Werner


W Diez
X.A.v.O.RUTH.

Das Buch

von der

Deutschen Flotte.

Von

R. Werner,
Kapitän zur See.

Zweite vermehrte und fortgeführte Auflage

des Buchs von der Norddeutschen Flotte.

Illustrirt von **Wilhelm Diez.**

Mit technischen Abbildungen von **Max Bischoff** und Schiffsporträts von **H. Penner.**

Sämmtliche Illustrationen geschnitten im Atelier von **O. Roth** in Leipzig.

Bielefeld und Leipzig

Verlag von Velhagen & Klasing.

1874.

Abgeschlossen Anfang 1873.

Seiner Excellenz

dem General-Feldmarschall

Graf von Roon

widmet dieses Buch

als ein Zeichen seiner hohen Verehrung

der Verfasser.

Inhaltsübersicht.

Das Buch

von der

Deutschen Flotte.



Einleitung.

Seit zwei Jahrzehnten ist in Deutschland ein lebhaftes Interesse für maritime Angelegenheiten erwacht. Der Geist der alten Hansa regt sich nach vier Jahrhunderte langem Schlummer. Er ruft in seinem Volke die Erinnerung an jene ruhmvolle Zeit wach, wo deutsche Eichenkiele stolz als Herrscher die Meere durchfurchten und England mit schwerem Golde Frieden von ihnen erkaufen mußte.

Schon einmal hat derselbe Geist unser Volk an seine weltgeschichtliche Mission gemahnt, als der rothe Adler im weißen Felde seine Schwingen über dem blauen Wasser entfaltete. Damals kämpften brandenburgische Kriegsschiffe siegreich gegen spanische Flotten; damals entstand an der Küste Afrikas die Colonie Groß-Friedrichsburg; doch die rechte Zeit war noch nicht gekommen.

Als das helle Auge des großen Kurfürsten erlosch, nahm auch der rothe Aar trauernd seinen Flug vom Meere zurück zur Felsenburg. Friedrich Wilhelm allein hatte die Mahnung verstanden, aber nicht das deutsche Volk. Die Raben kreisten noch um den Kyffhäuser.

Fast zwei Jahrhunderte sind seitdem dahin geschwunden. Der Geist, welcher die ganze alte Geschichte unseres Volkes charakterisirt, der Geist der überfließenden Kraft und Tüchtigkeit, der so lange nur andern Nationen als Material gedient, hat wiederum laut sein Dasein verkündet. Er hat seinen Beruf zur Geltung unter den Völkern ausgesprochen und diesmal ist seine Stimme von ganz Deutschland vernommen. Der Donner von 50 blutigen Schlachten hat die letzten Raben verscheucht und der alte Kaiser Barbarossa darf sein müdes Haupt zur ewigen Ruhe betten. Er hat endlich einen würdigen Erben gefunden, unter dem das deutsche Reich stark und mächtig erblühen wird, wie einst.

Der Adler hat den Felsenhorst verlassen und schwebt wieder über der blauen Tiefe, um den fremden Völkern Kunde zu geben, daß ein neues Deutschland entstanden ist.

Am 1. October 1867 ging die norddeutsche Marine aus der preußischen, am 18. Januar 1871 die deutsche Reichsmarine aus der norddeutschen hervor. In ihrer Flagge verschmelzen sich Preußens und der Hansa Farben zur schwarz-weiß-rothen Trikolore, dem Sinnbilde deutscher Kraft und deutschen Unternehmungsgeistes.

Mit ihrer Entstehung ist ein langgehegter Wunsch patriotischer und strebsamer Männer unseres Volkes in Erfüllung gegangen; in ihr hat nach zwanzigjährigem Ringen das nationale Streben nach einer Geltung zur See Ausdruck gefunden.

Es ist eine eigenthümliche Erscheinung, daß dieses Streben sich grade im Innern des Landes am lebhaftesten bekundet, wo man mit den thatsächlichen Verhältnissen des Seewesens fast gänzlich unbekannt ist. Der bei weitem größte Theil derjenigen, welche für eine deutsche Flotte die regsten Sympathien fühlen, hat in seinem Leben weder ein Schiff noch die See gesehen.

Die große Bedeutung unserer Handelsschifffahrt, welche sich in den letzten Decennien zu dem dritten Range unter den seefahrenden Nationen aufgeschwungen, ist ihnen fremd, und die Vorstellungen, welche sie sich von einer Flotte machen, sind sehr unklarer Natur. Wenn trotzdem der Ruf nach einer Kriegsmarine immer allgemeiner aus dem Volke erschallte, so ist das ein Beweis für die Einsicht von der Nothwendigkeit und Bedeutung einer solchen und

von dem Vorhandensein der Kraft, dasselbe zur See zu leisten, was zu Lande vollbracht ist, der Kraft, welche die Grundbedingung aller Seetüchtigkeit bildet. Ja, wir können vielleicht noch weiter gehen zu der Behauptung, daß grade unser Volk nach seiner sittlich ernsten, nachhaltigen und romantischen Veranlagung einen besondern Beruf als Seevolk hat und daß deshalb das allgemeine Verlangen nach einer Kriegsmarine die unmittelbare Kundgebung der Liebe zu diesem Berufe ist.

Die unglückliche politische Zersplitterung unseres Vaterlandes, welche hauptsächlich die Schuld daran trug, daß dasselbe bisher keine Geltung zur See erlangen konnte, hat jetzt aufgehört. Deutschland ist ein großes einiges Reich geworden, und durch das Wachsthum und die Leistungen seiner Flotte wird es hoffentlich bald der Nation den seemännischen Werth der Deutschen zum vollen Bewußtsein bringen.

Unzweifelhaft kann es aber nur dazu beitragen, dies Bewußtsein zu zeitigen und die Sympathien für unser Seewesen, das einen so bedeutenden Factor für den nationalen Wohlstand und die Machtstellung Deutschlands bildet, zu erhöhen, wenn dasselbe in geeigneter Weise dem Volke näher gebracht und ihm davon eine klarere Anschauung gegeben wird, als es bisher der Fall gewesen ist.

Wenngleich die Presse den nautischen Angelegenheiten seit einiger Zeit unverkennbar ein größeres Interesse widmet, als früher, und sachkundige Männer bestrebt gewesen sind, die darüber verbreiteten irrigen Ansichten zu berichtigen, so vermochten derartige zerstreute Aeußerungen dem Laien doch kein anschauliches, verständliches Bild von dem Wesen, der Einrichtung und der Bedeutung eines Schiffes oder einer Flotte mit ihren Details zu geben. Es ist einmal Gründlichkeit unseres Volkes Art. Man will genaue Einsicht in die Beschaffenheit einer Sache haben, bevor man sie mit hingebender Liebe ergreift. Soll es nicht bei dem bloßen Raisonnement über Marine, Seewesen und deren Ziele bleiben, soll beides sein wirkliches Recht an die Liebe des Volkes gewinnen, so muß es ihm näher gebracht, ihm gründlich dargelegt werden. Es ist dies auch in andrer Hinsicht wünschenswerth. Bei den bedeutenden Kosten, welche die Anschaffung und Unterhaltung einer Marine dem Lande auferlegt, ist es für den Volksvertreter eben so wesentlich, einen richtigen Begriff von derselben, ihren Einzelnheiten, dem Bau, der Ausrüstung und der Bemannung zu erhalten, als es für die Eltern, deren Söhne sich jetzt so vielfach dem Seewesen widmen, und für diese selbst wichtig ist, den schwankenden Boden näher kennen zu lernen, dem die Knaben ihre Zukunft anvertrauen, auf dem sie in der ernsten Schule des Lebens und in unausgesetztem Kampfe mit den Elementen zu Männern reifen, Körper und Geist stählen sollen.

Endlich aber bietet das Seewesen für jeden Gebildeten so viel des Belehrenden und Interessanten, daß ein näheres Eingehen auf dies Gebiet, auf dem sich die Macht des menschlichen Genies in großartigster Weise offenbart, nicht nur ein vorübergehendes Vergnügen, sondern eine dauernde Befriedigung gewähren wird.

In der Ueberzeugung, daß mithin eine Darstellung, wie ich sie in den nachfolgenden Blättern zu geben versucht, allen denen, welche sich für maritime Angelegenheiten interessiren, willkommen sein wird, bin ich bemüht gewesen, den reichen Stoff zu einem abgerundeten Ganzen zusammenzufassen und mit Weglassung alles Unwesentlichen dem Leser ein wahrheitsgetreues, allgemeinfaßliches Bild der Marine und des Seelebens zu geben, das ihn befähigen wird, sich ein richtiges Urtheil darüber zu bilden.

Bau und Ausrüstung.

Der Bau der Kriegsschiffe.



So weit die Geschichte reicht, sehen wir den Menschen bestrebt, die Hindernisse, welche das Wasser ihm entgegenstellte, zu überwinden. Als Gott ihm die von Strömen und Meeren durchschnittene Erde zum Wohnsitz anwies, da pflanzte er auch den Trieb in ihn, nicht an der Scholle zu kleben, und verlieh ihm die Mittel, die Wasserschranken zu durchbrechen und zu überbrücken, um der Herr der ganzen Erde zu werden.

Der vom Sturm entwurzelte und in den Fluß gestürzte Baum war der erste Fingerzeig. Er diente anfangs allein, dann in Verbindung mit mehreren als Floß, um über Flüsse und Seen zu setzen. Ihm folgte der vom Feuer ausgehöhlte Stamm als Urtypus des heutigen Schiffes, und ein Vergleich zwischen ihm und einem Panzerschiffe der Neuzeit zeigt, auf welche gewaltige Höhe die Civilisation seitdem den Menschen emporgehoben und ihn zu dem gemacht hat, wozu Gott ihn bestimmte, zum wirklichen Herrn der Erde.

Das moderne Dampfschiff ist einer der höchsten Triumphe des menschlichen Geistes. Es bekundet vor allem die staunenswerthe Macht, die Intelligenz und Wissenschaft ihm verleihen, mit deren Hilfe er scheinbar Unmögliches leistet und die Elemente sich unterthänig macht. Es erfüllt uns mit bewunderndem Staunen, wenn wir darüber nachdenken, welche Geheimnisse der Natur zu ergründen, welche Schwierigkeiten zu besiegen, welche verschiedenartige Kräfte zu schaffen

und zu entwickeln waren, ehe sich die Möglichkeit bot, ein Schiff zu construiren, das mit fast unbegreiflicher Regelmäßigkeit und Sicherheit Oceane durcheilt, unbekümmert um Wogen und Sturm, die vergebens seinen Lauf zu hemmen suchen und deren furchtbare Gewalt unschädlich von dem winzigen Menschenwerke abprallt.

Es wird deshalb dem Laien erwünscht sein, den Bau eines solchen Schiffes von Anbeginn zu verfolgen und die Gliederung seiner einzelnen Theile zu dem Ganzen zu beobachten, das größte Stärke und Widerstandsfähigkeit mit vollendetstem Ebenmaß feingeschnittener Formen vereinigend, zugleich stolz und schlank die schäumenden Wellen theilt, um entweder auf friedlicher Mission als Träger der Cultur Handel und Verkehr zu vermitteln, oder als furchtbares Kriegsinstrument Tod und Verderben auf den Feind zu schleudern.

Die Aufgabe dieses Buches ist die Darstellung der deutschen Kriegsmarine; ich lege deshalb meinen Schilderungen stets das Kriegsschiff zu Grunde. Der Leser wird jedoch gleichzeitig dadurch ein Bild aller Schiffe und damit des ganzen Seewesens erhalten, wenn er von der Armatur und den damit im Zusammenhange stehenden militärischen Einrichtungen absieht und berücksichtigt, daß Kriegsschiffe sorgfältiger und solider gebaut werden müssen, als Schiffe der Handelsmarine.

Bevor ich jedoch zu dem Bau selbst übergehe, sei es mir gestattet, den Leser über die Werft d. h. über die Stätte zu führen, wo der Bau stattfindet.

Wie es die Natur der Sache bedingt, muß die Werft unmittelbar am Hafen liegen. Ihre Ausdehnung, die Größe und Zahl ihrer Etablissements und Magazine richten sich natürlich nach der Größe der Flotte und Bedeutung des Kriegshafens selbst; die Grundzüge der Einrichtung bleiben jedoch stets ziemlich dieselben.

Der Bau und die Reparatur von Kriegsschiffen erfordern wegen der Zwecke der letzteren in allen ihren Theilen das beste Material, die größte Sorgfalt bei der Bearbeitung und die stete Controlle eines in dieser Beziehung gutgeschulten und durchaus zuverlässigen Aufsichtspersonals.

Ein krankes Stück Holz, eine schlecht verbolzte Planke, eine nachlässig angebrachte Panzerplatte können unter Umständen das Schiff in die kritischste Lage bringen, seinen Verlust nach sich ziehen und dadurch den Streitmitteln des Landes und diesem selbst großes Unheil zufügen.

Ebenso verhängnißvoll kann der Umstand werden, wenn im Gefecht oder anderweitig beschädigte Kriegsschiffe durch augenblicklichen Mangel an Material und Arbeitskräften nicht so schnell wie irgend möglich wieder in see- und kampfbereiten Zustand zu setzen sind.

Diese Rücksichten haben deshalb die Marinen bewogen, ihren Bau- und Reparaturwerften eine größere Ausdehnung zu geben und sie so einzurichten, daß sie möglichst unabhängig von der Privatindustrie Bauten und Reparaturen auf das schleunigste und beste mit eigenen Kräften ausführen und jeden Ver-

lust an Inventar und Material aus vorhandenen Vorräthen sofort ergänzen können.

Dies bedingt natürlich eine große Zahl und Verschiedenheit von Werkstätten, Maschinerien und Magazinen, deren Betrieb wieder große Menschenmengen beschäftigt, und eine Kriegswerft bietet deshalb dem Besucher ein ebenso interessantes als vielseitig belehrendes Bild.

Treten wir durch das Hauptthor, so werden wir zunächst von einem Stabswachtmeister empfangen. Die Stabswache ist die Marinepolizei, der hauptsächlich die Sicherung gegen Feuersgefahr und Diebstähle, die Controllirung der Localitäten und Arbeiter in dieser Richtung, sowie die Reinhaltung der Werft und die Geleitung der Fremden obliegt.

Der Stabswachtmeister fragt höflich nach unserm Namen und Begehr und führt uns dann in das Bureau des Oberwerftdirectors. Hier wird uns eine auf unsern Namen ausgestellte Karte eingehändigt, die zum Besuch der verschiedenen Etablissements berechtigt, und der Stabswachtmeister wird zu unserm Führer designirt.

In dem Gebäude der Oberwerftdirection befinden sich auch die Bureaux der verschiedenen Werftdirectionen für Ausrüstung, Schiffbau, Maschinenbau, Artillerie, Hafenbau und Verwaltung, aber sie interessiren uns nicht. Wir haben weder Muße noch besondere Neigung, uns in das Studium der innern Werftverwaltung zu vertiefen, und der äußere Apparat bietet nicht viel Abweichendes von dem anderer Behörden.

Lange Corridore, Acten schleppende Ordonnanzen, Acten heftende Bureaudiener, kritzelnde Federn und viereckige kahl' und ernst aussehende Zimmer, ohne allen Comfort und ohne Gardinen, von denen Fiskus ein abgesagter Feind zu sein scheint — das sind die Attribute des Gebäudes. Nur an einem Umstande bemerken wir, daß ein Seeofficier als Herrscher über diese Räume gebietet. Es zeigt sich überall eine ängstliche Reinlichkeit, und rüh morgens würde man sämmtliche Fußböden ebenso überschwemmt und von den als Ordonnanzen commandirten Matrosen mit Schrubbern, Besen und Sand bearbeitet sehen, wie täglich an Bord die verschiedenen Verdecke.

Leider ist unsere Zeit zu beschränkt, um diese schätzenswerthe Reinlichkeit ganz nach Gebühr zu würdigen, und wir richten deshalb unsere Schritte zunächst nach der Wasserseite, wo ein riesenhafter Krahn die Blicke auf sich zieht. Es ist der Mastenrichter, mit dem die Masten und andere schwere Gewichte, wie die Kessel ꝛc. der Maschinen in die Schiffe gesetzt werden. Seine beiden Füße stützen sich auf die Kaimauer und streben 180 Fuß in die Lüfte. Er hängt mit seiner Spitze etwas nach vorwärts geneigt über das Wasser und entsprechende Taue stützen ihn nach rückwärts, oder er besitzt nach neuester Construction statt deren einen dritten Fuß, in dessen unterem hohlen Ende sich eine mächtige durch Maschinerie zu drehende Schraube bewegt. Vermittels derselben läßt sich der Fuß verkürzen oder verlängern und dadurch der ganze

Krahn perpendiculär stellen oder nach vorn überneigen. Von dem Querstück das oben die beiden Füße mit einander verbindet, schweben mächtige Flaschenzüge zum Heben der Lasten herab und eine Dampfmaschine treibt die Winde, um welche sich die ziehenden Taue legen.

In früheren Zeiten machte man die Füße dieser Mastenrichter aus Holz, jetzt werden sie aus hohlen eisernen Cylindern gefertigt, die bei gleicher Stärke eine bedeutend größere Leichtigkeit und Dauer haben. Eine von den verschiedenen Werkstätten und Magazinen kommende Eisenbahn führt die zu hebenden Gegenstände bis an die Hafenmauer, sie werden in Ketten geschlungen, man hakt den Flaschenzug, auf einen Wink setzt sich die Maschine in Bewegung und der Mast oder Kessel, von 6—800 Centner Gewicht, steigt, von der geheimnißvollen Kraft des Dampfes gehoben, schnell und gleichmäßig in die Höhe, um sich ebenso sicher und geräuschlos in das darunter geholte Schiff zu senken. Der Druck eines Mannes an einem Hebel der Maschine genügt, um die Bewegung der colossalen Last zu reguliren, wozu noch vor wenigen Jahrzehnten hunderte von Menschenkräften erforderlich waren, und wir stehen bewundernd vor dem Genius des Menschen, der die Elemente sich zu solchen Zwecken dienstbar machte.

Einige hundert Schritt weiter erblicken wir eine Reihe hoch überdachter Plätze. Es sind dies die Hellinge oder die Flächen, auf denen die Schiffe gebaut werden. Das Wort stammt aus dem alten Niederdeutschen und bedeutet, wie noch jetzt im Holländischen, eine geneigte Ebene.

Die Helling ist nun auch eine solche gegen die Wasserfläche geneigte, eventuell mit Bohlwerk belegte Ebene, welche auf einem Rostwerk von kreuzweis übereinander gezapften (verkämmten) eichenen Balken ruht, die, wo es weicher Boden erforderlich macht, noch durch Grundpfähle unterstützt werden.

Der vordere, unter Wasser liegende Theil, die Vorhelling, welche eine für das schwimmende Schiff ausreichende Tiefe besitzt, wird meistens von solidem Mauerwerk eingefaßt, und dort, wo sie gegen den Hafen abschneidet, durch eine Schleusenthür, oder ein schwimmendes Thor, das annähernd die Form eines Schiffsrumpfes hat, geschlossen. Letzteres paßt genau zwischen die Mauern, wird schwimmend an Ort und Stelle gebracht, dann mit Wasser gefüllt und dadurch soweit gesenkt, bis es auf den Boden der Vorhelling stößt. Das in der Helling befindliche Wasser läßt sich mit einer dazu vorhandenen Dampfmaschine auspumpen und die erstere sich trocken legen. Sie hat eine ungefähre Steigung von $\frac{1}{2}$—$\frac{3}{4}$ Zoll auf einen Fuß ihrer Länge, und in ihrer Mittellinie ist eine Reihe schwerer Eichenklötze placirt, welche als Unterlage für den Kiel der zu erbauenden Fahrzeuge dienen. Diese Unterlagen führen den Namen Stapelklötze und von ihnen leitet sich der Ausdruck ab: ein Schiff steht auf oder läuft vom Stapel.

Wir zählen vier solcher Hellinge nebeneinander, paarweise von gleichen Dimensionen, für verschiedene Größen von Schiffen, 250—400 Fuß lang, 50—80 Fuß breit und 60—70 Fuß hoch überdacht. Das Dach wird nur an

den Seiten von Gebälk getragen, vorn und hinten ist die Helling offen. Sie soll offenbar nur von oben gegen Sonne und Regen geschützt werden, aber der Luft überall freien Durchgang gestatten, um das zum Bau verwandte Holz möglichst gut auszutrocknen und damit alle Fäulnißkeime ersticken.

Sämmtliche Hellinge sehen wir mit Schiffen in verschiedenen Baustadien besetzt. Dort jene schlanke Corvette ist ihrer Vollendung nahe. In wenigen Wochen wird sie vom Stapel laufen, und wir wollen es nicht versäumen, dem interessanten Schauspiele beizuwohnen.

Ihre feingeschwungenen Linien gefallen selbst dem Auge des Laien wohl, den Seemann aber erfüllen sie mit innerem Behagen. Es steigt in ihm der Wunsch auf, auf diesem Fahrzeuge ein Commando zu erhalten, und in dem Gedanken feiert er schon jetzt im Geiste stille Triumphe. Ein Schiff mit so schönem Plankenbelauf muß ja unbedingt allen andern vorbeilaufen, und das ist immer ein großer Stolz für den Seemann, wenngleich es gar nicht sein, sondern des Baumeisters Verdienst ist.

Neben ihr steht ein Panzerschiff auf Stapel. Es ist ebenfalls eine Corvette, und auch sie zeigt schöne Linien, aber ein gewisses Etwas unterscheidet sie unvortheilhaft von dem Holzschiffe. Wir vermissen die gefällige Leichtigkeit, die uns bei der schlanken Schwester unwillkürlich entgegentrat. In der Erscheinung der letzteren liegt etwas Feines und Weibliches, ja man möchte sagen, Poetisches. In ihrem Elemente können wir sie uns nur, wie eine Nymphe, graciös dahin schwebend und mit den krystallenen Fluten scherzend und tändelnd denken. Wir vergessen bei ihrem Anblick gänzlich den Zweck, für den sie gebaut; die aus den Stückpforten hervorblickenden Kanonen erscheinen nicht wie Tod bringende Waffen, sondern wie eine Zierrath, mit dem sich die flüchtige Schöne geschmückt, und es würde unserm Gefühle widerstreben, trüge ein solches Schiff einen andern, als einen weiblichen Namen.

Die Holzcorvette ist eine Minerva. Nur im Kriege zückt sie den Speer, im Frieden dagegen wirkt sie zum Wohl der Menschheit. Mit leichtem Fuß eilt sie über Oceane, um entfernte Völker mit einander zu verknüpfen und ihren geistigen Ruhm zu fördern, das Panzerschiff dagegen ist Mars, dessen ernstes Antlitz nur auf Kampf sinnt und auf das der Friede kein Lächeln zu zaubern vermag; der starre Eisenpanzer, mit dem er seine muskulösen Glieder umhüllt und den er nie ablegt, gestattet keine freie elastische Bewegung. Schwer ruht sein Leib auf dem Wasser; seiner Stärke sich bewußt verschmäht das Panzerschiff den Wogen auszuweichen und trotzig bricht es mit scharfem Sporn seine Bahn durch sie. Es spricht gewaltige Kraft aus seinem Aeußern, aber vergebens suchen wir nach einem freundlichen Zuge. Kalt und ernst starrt der Panzer uns entgegen und die Mündungen der schweren Geschütze ragen drohend aus der Batterie hervor.

Wir bewundern das Schiff, aber es erfreut uns nicht und wir wenden unsere Schritte zur dritten Helling, wo eine Brigg aufgesetzt ist. Es ist ein

kleines Ding, kaum halb so lang wie die Corvetten, auch im Bau noch nicht weit vorgeschritten. Man ist eben dabei beschäftigt, ihr kunstgerecht noch einige Rippen in die Taille einzufügen, und wir können uns deshalb noch keinen richtigen Begriff von ihrer zukünftigen Gestalt machen. Dürfen wir aber nach einer in Reparatur an der Werft liegenden Schwester urtheilen, deren Kleid ausgebessert wird, das sie sich in einem etwas heftigen Tanz mit Aeolus beschädigt, so wird sie dereinst ein ganz schmuckes Fahrzeug werden, das wie eine Möve auf dem Wasser liegt. Nun wir begegnen ihr wohl später einmal wieder und sehen sie uns dann etwas genauer an. Heute wollen wir nur im Vorübergehen bemerken, daß diese Briggs — kleine Fahrzeuge mit zwei Masten — vor einigen dreißig Jahren in den Marinen noch stark vertreten waren und manche schöne Kriegsthat vollführt haben. Einen besondern Ruhm hat sich unter andern im Anfang dieses Jahrhunderts die dänische Kriegsbrigg St. Croix erworben. Sie wurde längere Zeit von zwei englischen Fregatten gejagt und endlich von ihnen in die Mitte genommen. Das kleine Ding wollte sich aber nicht ergeben und fing an mit seinen paar Böllern ganz ernsthaft zu schießen. Die Engländer rückten ihr immer näher auf den Leib und gaben ihr, aufgebracht durch den Widerstand, Lage um Lage aus ihren Breitseiten. Obgleich nun die damaligen Kanonen lange nicht so gefährlich waren, wie heutzutage, wäre die Brigg trotzdem verloren gewesen, wenn sie sich nicht durch Schlauheit geschickt aus der schlimmen Affaire gezogen hätte.

Das energische Feuer der Engländer erzeugte bei der flauen Briese einen dichten Pulverdampf, aus dem nur noch die Mastspitzen sichtbar hervorragten. Diesen Umstand benutzte die Brigg, um sich durch Umstellung der Segel unbemerkt rückwärts treiben zu lassen. Die Engländer, welche gegenseitig ihre Mastspitzen für die der Brigg hielten, rückten von beiden Seiten einander immer näher und feuerten, um den hartnäckigen Widerstand des Feindes zu brechen, immer heftiger auf einander los. Als sie endlich auf Pistolenschußweite ihren Irrthum erkannten und der Pulverdampf sich verzogen hatte, sahen sie die kleine schlaue Brigg in weiter Ferne unter vollen Segeln davon eilen. Die Fregatten hatten sich selbst derart zerschossen, daß sie ihr nicht zu folgen vermochten und zähneknirschend es ertragen mußten, als das winzige Schiffchen höhnisch mit der Flagge winkte.

Doch der Motor „Dampf" hat in der Marine viele Schiffsklassen pensionirt und so auch die Briggs. Die vorhandenen Repräsentanten dieser Gattung dienen nur noch als Schulschiffe für Schiffsjungen, auf denen letztere während der ersten zwei Jahre ihre seemännische Ausbildung erhalten, und insofern spielen sie allerdings in der Marine immer noch eine wichtige Rolle. Für diese Zwecke eignen sie sich wegen ihrer kleinen Dimensionen und sonstigen guten Eigenschaften vortrefflich. Sie sind zwar keine Schnellläufer, indessen vorzügliche Seeschiffe, die alle Meere befahren können, und die Jungen werden trefflich auf ihnen geschult.

Das Fahrzeug auf der vierten Helling hat eine eigenthümliche Gestalt. Vorder- und Hintertheil sind fast gleich geformt, aber für das Auge unschön und plump. Nachdem wir den künstlerisch vollendeten Schnitt der übrigen Schiffe gesehen, will uns dieser gar nicht gefallen. Er erinnert uns lebhaft an die schwerfälligen holländischen Küstenfahrer, die Kuffen, die es mit dem günstigsten Winde vielleicht bis zur Schnelligkeit eines Postwagens bringen und dann sich alle Augenblicke rechts und links verwundert umschauen, ob es auch wirklich wahr ist, daß sie so schnell laufen.

Nun freilich das auf Stapel stehende Schiff soll auch gar nicht laufen. Seine Bestimmung ist, während seiner Lebensdauer stets an derselben Stelle zu liegen und sie nur zu verlassen, wenn die äußerste Noth es gebietet.

Es ist auch ein Kriegsschiff und wird mit Geschützen armirt, aber es soll nicht gegen menschliche Feinde, sondern gegen die Elemente kämpfen; seine Kanonen werden nicht abgefeuert, um zu vernichten, sondern um zu erretten.

Dort, wo unsere großen Ströme sich in das Meer ergießen und die von ihnen mitgeführten Sedimente zu gefährlichen Sänden und Riffen ablagern, an denen sich die Brandung schäumend und donnernd bricht — dort ist sein Platz.

Wie auch der Nordsturm heult und die tosenden Wellen peitscht, die thurmhoch heranrollend alles Menschenwerk zu vernichten drohen — es darf seine Stelle nicht verlassen. Es muß ausharren in Sturm und Nacht, denn sein Fliehen würde hunderten von Schiffen den Untergang, tausenden von Menschen ein feuchtes Grab in dunkler Meerestiefe bereiten, denen jetzt das Licht an der Spitze seines Mastes als rettender Stern aus Noth und Gefahr erscheint.

Es ist ein F e u e r s c h i f f, das wir hier bauen sehen, und es soll die Schiffe vor den heimtückischen Untiefen warnen, die den Weg zum sichern Hafen gefährden. Es wird roth gestrichen und führt große Korbbälle in den Mastspitzen, um bei Tage weithin sichtbar und kenntlich zu sein. Mit Sonnenuntergang zündet es Laternen an, deren hellstrahlender Schein so manches hartbedrängte Schiff vor sicherem Untergange bewahrt, und im Nebel warnt es durch Glockengeläute und Kanonenschüsse.

Die anscheinend plumpen Formen sind nothwendig, damit es seine humane Aufgabe erfüllen kann und nicht selbst als Opfer von den Wellen begraben wird. An der Rundung des Bugs zertheilen sich machtlos die anstürmenden Wogen, die Stärke der gewaltigen Ankerkette spricht der Wuth der Brandung Hohn und vergebens müht sich der Sturm, den schweren Anker aus dem Grunde zu heben, in den er sich tief versenkt hat.

Nur bei heftigem Eisgang verläßt das Feuerschiff seine Station, diesem Feinde ist es nicht gewachsen; aber sobald die ersten Frühjahrslüfte die Schollen zerbröckeln und die Schifffahrt in den Flüssen möglich ist, wird es wieder hinausbugsirt auf seinen öden Platz, um seine segenbringende Mission weiter zu führen.

Unweit der Hellinge und parallel mit diesen an der Wasserseite gelegen erblicken wir die Trockendocks. Es sind große ausgemauerte Bassins, zur Aufnahme reparaturbedürftiger Schiffe bestimmt. Je nach dem Tiefgange der aufzunehmenden Schiffe liegt ihre Sohle 20—30 Fuß unter der mittleren Fluthöhe oder, wo keine Ebbe und Flut herrscht, wie z. B. in der Ostsee, unter dem mittleren Wasserstande. Sie werden wie die Hellinge durch Schleusenthüren geschlossen und durch Dampfmaschinen ausgepumpt.

Die Docks sind Einrichtungen neuerer Zeit und allgemein erst in diesem Jahrhundert in Aufnahme gekommen, während die Hellinge bis in die früheste Zeit des Schiffsbaues hinaufreichen. Sie werden wie letztere auch zu Neubauten benutzt, meistens jedoch nur zu Reparaturen unter der Wasserlinie. Früher mußte man beschädigte Schiffe ebenfalls auf die Helling ziehen, indem man eine Art Schlitten unter den Rumpf brachte, auf welchem dieser eine Stütze fand, und sie dann durch Hilfe von starken Flaschenzügen und Winden auf das Land schleppte. Dieser Proceß war jedoch sehr schwierig und zeitraubend weil man die Schiffe zuvor möglichst erleichtern mußte, und außerdem strengte er letztere ungemein an.

In das Dock schwimmt das Fahrzeug dagegen, so groß es auch sein mag, ohne alle Anstrengung mit voller Ladung und Ausrüstung, senkt sich beim Ablassen oder Auspumpen des Wassers ganz allmählich auf die zuvor vorbereiteten Stapelklötze genau in die ihm bestimmte Lage und wird je nach dem fallenden Wasser abgestützt. Nach erfolgter Reparatur läßt man das Wasser einströmen und das Fahrzeug schwimmt fertig für See wieder hinaus.

In manchen Häfen, wo die Anlage fester Docks auf Terrainschwierigkeiten stößt, hat man statt ihrer schwimmende, große viereckige Kasten, früher von Holz, jetzt aber allgemein von Eisen, deren Boden und Seiten mit Luftbehältern versehen sind. Durch Oeffnung der Schleusenthüren senkt man das Dock, läßt das Schiff hinein, schließt die Thüren und pumpt das Wasser aus. Die Schwimmkraft des Docks und seiner Luftbehälter hebt dann das ganze Gebäude an die Oberfläche, und das in ihm befindliche Schiff steht trocken.

Ein solches eisernes schwimmendes Dock, das für Schiffe von der Größe gedeckter Corvetten ausreicht, besitzt unsre Marine im Hafen von Kiel. Es ist von Borsig in Berlin gebaut, in Stettin zusammengesetzt und im Juni 1871 durch die Panzerfregatte „Kronprinz“ von Swinemünde nach Kiel geschleppt.

Eine so große Erleichterung aber auch die Docks für die Reparatur an Schiffen bieten, verursacht ihre Benutzung immerhin Kosten, die oft in gar keinem Verhältnisse zu den Schäden selbst stehen.

Hat sich z. B. am Schiffsboden eine Platte des Kupferbeschlags gelöst, so muß dieser Schaden nothwendig ausgebessert werden, weil sonst das Wasser bei der Fahrt des Schiffes sich hinter die Platte setzen, einen großen Theil der übrigen abreißen und dadurch den Boden des Schiffes dem Anwuchs von Muscheln u. s. w. oder dem Wurmfraß aussetzen würde. Da die Reparatur

selbst aber kaum eine Viertelstunde Zeit beansprucht, so ist sie mit 5—600 Thlr., welche das Docken großer Schiffe immerhin kosten kann, mindestens 100 Mal zu theuer bezahlt, und man hat deshalb schon von jeher auf Mittel gesonnen, welche einzelne Menschen befähigen, dergleichen Arbeiten unter Wasser auszuführen. Erst der neuesten Zeit war es jedoch vorbehalten, dies Problem in der gewünschten Weise zu lösen, und bei unserm Besuche der Werft wird uns selbst die Gelegenheit geboten, den Erfindungsgeist des Menschen auch nach dieser Richtung hin zu bewundern.

In unmittelbarer Nähe des Docks sehen wir ein kleines Pumpwerk aufgestellt, das von zwei Menschen mit Leichtigkeit gehandhabt wird, während ein dritter die Schnelligkeit der Bewegungen durch Befehle regulirt. Der höfliche Stabswachtmeister erklärt auf unsere Frage nach der Bestimmung dieses Pumpwerks bereitwilligst, daß dasselbe zu einem Taucherapparat gehöre, in dessen Gebrauch so eben an verschiedene Seeleute Unterricht ertheilt werde. Wir eilen schnell an die Kaimauer, um uns das interessante Schauspiel in der Nähe zu betrachten, erblicken vorerst aber nichts als die erwähnte Luftpumpe, von der ein Gutaperchaschlauch in das Wasser führt, während bald hier bald dort aus der Tiefe Luftblasen emporsteigen. Wir warten über eine Viertelstunde, schon wird uns die Zeit lang, da schießt plötzlich eine braune unförmliche Masse herauf an die Oberfläche. Es ist der Taucher, der inzwischen einen Spaziergang unter den am Kai liegenden Schiffen gemacht und auf ein Signal seines Lehrmeisters heraufkommt, um neue Instructionen zu empfangen. Er bietet ein wunderbares Bild und würde ohne die sichtbaren Arme kaum als Mensch zu erkennen sein. Den Kopf deckt eine Art Helm von Metall, in welchen vor das Gesicht ein starkes und mit Schutzgitter versehenes Glas eingesetzt ist. Auf dem Rücken trägt er einen eisernen Tornister und der ganze Körper steckt in einem wasserdichten Lederanzuge, der zugleich gegen die Kälte schützt und unten in schwere Schuhe mit Bleisohlen endet, während die Aermel an den Handgelenken durch Gummibänder fest anschließen und das Halsloch mit einem Metallringe luftdicht an den Helm geschroben wird.

Der Taucher führt allerlei Manöver aus, legt sich auf den Rücken, schwimmt oder steht ruhig im Wasser, bis zur Brust über demselben. Jetzt öffnet er ein Ventil am Helm und verschwindet eben so plötzlich, wie er emporgekommen, wieder in der Tiefe. Die aufsteigenden Luftblasen zeigen uns, an welcher Stelle des Grundes er sich befindet und wir folgen staunend seinen schnellen Bewegungen unter Wasser, bis ihn ein zweites Signal wieder an die Oberfläche ruft, um sich von seinem Anzuge befreien und einen andern Taucherlehrling in seine Stelle treten zu lassen.

Wir haben jetzt Gelegenheit, den sinnreichen Apparat, der jeden Menschen befähigt, bis zu einigen hundert Fuß Tiefe nach Belieben unter Wasser zu verweilen, näher zu betrachten.

Er ist französischen Ursprungs und sein ingeniöser Erfinder ist ein gewisser Denayrouze.

Bekanntlich besaß man schon früher die Mittel, um zu tauchen, längere Zeit unter Wasser zu bleiben und dort Arbeiten vorzunehmen, aber sie waren mit so großen Mängeln behaftet, daß sie sowohl das Leben und die Gesundheit der Taucher gefährdeten, als auch wegen ihrer Construction eine freie Bewegung, wie sie zum Arbeiten an Schiffsböden erforderlich war, verhinderten.

Die Taucherglocke ist der älteste derartiger Apparate und schon im 16. Jahrhundert zur Anwendung gekommen. Sie befähigte den Taucher jedoch nur auf dem Stück des Meeres- oder Flußbodens zu arbeiten, welches gerade unter der Glocke lag, da er sich nicht aus ihr entfernen konnte. Irgendwelche Arbeit an Schiffsböden mit ihr vorzunehmen war deshalb unmöglich. Außerdem war ihre Handhabung wegen des großen Gewichtes sehr schwierig, die Luft in ihr verdarb schnell, und oft kam es vor, daß der Taucher erstickte, weil die Glocke nicht schnell genug gehoben werden konnte.

Ein bedeutende Verbesserung zeigte der englische Taucherapparat, welcher vor etwa zwanzig Jahren erfunden wurde und in seinen Grundzügen dem von Denayrouze sehr ähnlich ist. Er gab mehr Sicherheit für das Leben des Tauchers, gestattete ihm auch freie seitliche Bewegung, griff aber sehr die Gesundheit an und litt noch an andern wesentlichen Mängeln, die durch den französischen Apparat beseitigt sind.

Bei dem Tauchen ist der Tauchende einem Wasserdrucke unterworfen, welcher der Tiefe, in der er sich befindet entspricht. Um unter einem solchen Drucke leben zu können, der z. B. bei 32 Fuß Tiefe schon 15, bei 64 Fuß 30 Pfd. pro □Zoll (zwei Atmosphären) beträgt, ist es nothwendig, daß der Luftdruck im Körper selbst so verstärkt werde, um dem äußeren Wasserdrucke das Gleichgewicht zu halten. Oder mit andern Worten: befindet sich ein Taucher auf 32 Fuß Tiefe, wo der Wasserdruck eine Atmosphäre oder 15 Pfd. pro □Zoll beträgt, so muß er, wenn sein Körper nicht leiden soll, eine Luft einathmen, welche so comprimirt ist, daß sie den doppelten Druck, im Körper ausübt, wie auf der Erdoberfläche. Findet dies Gleichgewichtsverhältniß statt, so leiden die Functionen des menschlichen Körpers nicht im geringsten, selbst wenn der Druck, wie in den pneumatischen Cabinetten, eine außergewöhnliche Höhe erreicht, und der Tauchende wird ebenso unter Wasser arbeiten können, wie unter gewöhnlichem Luftdruck.

Die Lösung dieses Problems hat Denayrouze sich bei Construction seines Taucherapparates zur Aufgabe gemacht, und sie ist ihm ziemlich vollkommen gelungen.

Während bei den englischen Apparaten die Athmungsluft für den Taucher durch den Helm bald mehr, bald minder comprimirt in den Anzug gepumpt wurde und deshalb eine höchst unregelmäßige Thätigkeit der Lungen bedingte, welche die Gesundheit schädigte, läßt Denayrouze die Luft in einen starken

Stahlcylinder pumpen, welchen der Mann in dem obenerwähnten Tornister auf dem Rücken trägt. Je nach der Tiefe wird sie in dem Cylinder comprimirt und zu diesem Zwecke die Luftpumpe so schnell oder so langsam gehandhabt, daß der Zeiger eines Manometers (Druckmessers) auf der entsprechenden Tiefe stets einspielt. Ueber dem Stahlcylinder befindet sich noch ein eiserner Luftkasten, der durch ein Ventil mit ersterem und durch einen Gummischlauch mit dem Munde des Tauchers in Verbindung steht. Sobald der Taucher mit dem Munde einathmet, öffnet sich das Ventil und er erhält grade so viel comprimirte Luft, wie er gebraucht. Diese streicht zuvor in den Pumpen durch zwei Lagen Wasser und ist deshalb kühl und rein. Ausgeathmet wird sie durch die Nase in den Anzug und entweicht durch ein Ventil im Helm nach oben, so lange sich der Taucher unter Wasser halten will. Beabsichtigt er nach oben zu kommen, so schließt er mit der Hand das Helmventil, und ein paar Athemzüge genügen, um ihn wie einen Ball in die Höhe schießen zu lassen.

Die Hauptvortheile des französischen Apparates gegen den englischen sind daher, daß ersterer nicht die Gesundheit des Tauchers beeinträchtigt, daß er für Tiefen bis zu mehreren hundert Fuß brauchbar ist, daß sein Gebrauch kein schwieriges Erlernen erfordert und er endlich den Tauchern möglichst freie Bewegung gestattet.

Diese großen Vorzüge haben seit kurzem die Marinen bewogen, jedem größeren Kriegsschiffe einen Taucherapparat mitzugeben und die Schiffszimmerleute, welche bei Bodenreparaturen hauptsächlich in Betracht kommen, in deren Gebrauch einzuüben.

Daß die Erfindung auch nach anderer Richtung, wie für hydraulische Arbeiten, Heben von versunkenen Schiffen, für Perlen- und Schwammfischerei 2c. von großer Bedeutung werden wird, liegt auf der Hand.

Hinter den Docks finden wir den Bootshafen. In ihm liegen reihenweise und nach ihrer Größe geordnet die für den Betrieb der Werft selbst bestimmten, sowie alle reparaturbedürftigen Boote der außer Dienst gestellten Schiffe, von der 40füßigen Dampfbarkasse der Panzerschiffe an, bis zu der nur 12 Fuß langen zweiruderigen Jolle des Kanonenbootes, die wie eine Nußschale auf dem Wasser schaukelt.

Die linke Seite des einige hundert Fuß langen Hafens nimmt die Bootsbauerei ein, eine Werkstätte, deren Front sich mit 10—15 großen Thoren nach dem Wasser zu öffnet. Von ihrer Schwelle führt eine schräge Ebene in letzteres, die zum Aufschleppen oder Herunterlassen der auf kleine starke Rollwagen gesetzten Boote dient.

Während im vorderen Theile des Gebäudes die Reparaturen und Neubauten ausgeführt werden, stehen im hintern Theile die fertigen Boote schiffsweise in- und nebeneinander geordnet, oder die leichteren sind auch an dem Gebälk aufgehängt. Die streng militärische Ordnung, welche die ganze Werft charakterisirt, macht sich auch hier geltend. An jedem Boote hängt ein Tä-

felchen mit dem Namen des Schiffes, dem es angehört, mit der Angabe seiner Dimensionen, und über ihm im zweiten Stock liegt sein gesammtes Inventar fertig zum Gebrauch, so daß jeder nöthig werdende Ersatz an Bord der Schiffe ohne irgendwelchen Zeitverlust vermittelt werden kann.

Der Bootsbauerei zunächst und parallel mit ihr liegt die Mastenbauwerkstatt. Sie öffnet sich mit ihrer Giebelseite nach dem Hafen und hat ebenfalls eine Aufschleppe, um die herangeflößten schweren Masthölzer leichter heraufzubringen. Durch das Thor im andern Giebel führt eine Eisenbahn nach der Werft, auf der sich die fertigen Rundhölzer, welche ein Gewicht von mehreren hundert Centnern erreichen, bequem unter den Mastenrichter transportiren lassen.

Ueber die Rundhölzer selbst, deren Construction und Bestimmung wird der Leser später auch das Nähere erfahren, und wir können uns deshalb jetzt mit diesem kurzen Blick auf ihren Geburtsort begnügen.

Mit der Mastenbauwerkstätte hat die Wasserfront der Werft ihr Ende erreicht und wir wenden uns weiter landwärts zu einem Gebäude dessen große Zahl rauchender Schornsteine uns schon von weitem die zum Schiffsbauressort gehörende Schmiede verräth. In ihr wird jedoch nicht jeden Morgen Deck gewaschen, wie in den Bureaux, und in Folge der 40—50 Essen mit ihren lodernden Kohlenfeuern sieht es in ihr etwas rußig aus. Der kosmopolitische Arbeiter „Dampf" entwickelt hier seine Vielseitigkeit in besonderm Grade. Die an dem einen Ende aufgestellte Dampfmaschine treibt eine durch die Länge der Schmiede laufende Welle, an der sich Dutzende von Riemscheiben befinden, die wieder eben so viel verschiedene Maschinerien in Bewegung setzen. Am lautesten benimmt sich unter den letzteren ein Fächer, und sein durchdringendes Summen setzt starke Nerven voraus. Er hat freilich auch eine schwere Aufgabe. Fünfzig Schmiedefeuer anzublasen und in Thätigkeit zu halten ist keine Kleinigkeit und erklärt die rasende Eile, mit welcher er in der eisernen Trommel umherwirbelt, um die den Essen nöthige Luft durch die zu ihnen führenden Röhren zu peitschen. Die Lehrlinge haben für diesen Fächer eine gewisse Hochachtung und die Absicht, dem Erfinder ein Denkmal zu setzen. Sie bekommen seit dem Verschwinden der Blasebälge, deren verhaßtes Ziehen sonst ihre Arbeit war, viel weniger Ohrfeigen von den Gesellen.

Aber auch diese können Meister Dampf dankbar sein, der ihnen viel harte Arbeit abnimmt. Sie brauchen die schweren Hämmer lange nicht mehr so oft zu schwingen, wie ehedem. Der Dampfhammer, welcher, je nach dem Belieben seines Lenkers und nur durch eine leise Bewegung der Hand regulirt, mit der Kraft von hunderten von Armen auf das glühende Eisen niederschmettert, daß das ganze Gebäude erzittert oder auch nur eben die auf den Amboß gelegte Nuß knackt, ohne ihren Kern zu beschädigen, spart ihnen manchen Schlag und manchen Schweißtropfen. Die Eisenscheere schneidet Platten von halbzölliger Stärke geräuschlos wie Papier, die Lochmaschine drückt ihre Stempel durch

Bleche, als ob dieselben von Butter wären, und der Maschinenbohrer senkt sich schnell durch beliebige Eisenstärken, während der ihn bedienende Arbeiter ihm nur durch Anfeuchten mit Seifenwasser zu Hilfe kommt. Eben so automatisch und dabei mathematisch genau behobelt der Dampfhobel die vielen Centner schweren Eisenstücke, und die Drehbänke geben ihnen die cylindrische Rundung.

Zwischen je vier Essen stehen Drehkrähne, um die gewichtigen Schmiedemassen in die Feuer und von dort unter die Dampfhämmer zu bringen, und ein Laufkrahn am Dachfirst gestattet, sie mit Leichtigkeit von einem Ende des Gebäudes zum andern zu transportiren.

Eine solche Schmiede bildet ein interessantes Bild voll regen Lebens. Die flammenden Essen, die sprühenden Funken, dazwischen die kräftigen muskulösen Gestalten der rußigen Schmiede, das Schwirren der Riemscheiben und Arbeiten der Maschinen — das alles fesselt den Beschauer in hohem Grade und führt ihm zugleich vor Augen, daß eines der segensreichsten Geschenke, welche der Schöpfer den Menschen verlieh, das Eisen ist und wir die hohe Stufe der Cultur, welche wir einnehmen, hauptsächlich diesem Metalle verdanken.

Unweit der Schmiede liegt die Maschinenbauwerkstatt. Die erstere schafft mehr aus dem Rohen und in ihr spielen Feuer und Hammer die Hauptrolle, um dem Eisen die erforderliche Stärke und Homogenität sowie seine allgemeine Gestaltung für die verschiedenen Zwecke zu geben. In letzterer erhält das Metall die feinen und auf das genaueste bemessenen Formen, welche es allein möglich machen, daß die Zusammenfügung der einzelnen Theile zur ganzen Maschine dieser die Vollkommenheit verleiht, mit der sie später ihre wunderbaren und regelmäßigen Leistungen vollbringt, durch deren Hilfe der Menschengeist selbst wieder immer weiter auf der Bahn zur Vervollkommnung fortschreitet.

Feuer und Hammer treten hier deshalb mehr in den Hintergrund, und Drehbänke der verschiedensten Dimensionen, sowie andere das Metall auf kaltem Wege formende Maschinerien bilden das Hauptarbeitsgeräth. Die Maschinen selbst werden gewöhnlich in den Marineetablissements nicht gebaut, weil die Privatindustrie sie billiger und auch eben so gut liefert, und insofern sehen wir eigentlich nur eine Reparaturwerkstatt vor uns. Die Einrichtungen sind jedoch fast dieselben, wie in einer Maschinenbauerei. Da sie indessen wenig Abweichendes von ähnlichen Anstalten in Fabrikorten bieten, können wir uns mit einer kurzen Umschau begnügen, und vorzugsweise ziehen nur zwei Gegenstände unsere Aufmerksamkeit auf sich, eine Riesendrehbank und eine Eisensäge. In ersterer ist das 20 Fuß lange und über einen Fuß im Durchmesser haltende Stück einer Schraubenwelle eingespannt. Aus Stangen unter dem Dampfhammer zusammengeschweißt empfängt es jetzt die genaue cylindrische Rundung, deren es bedarf, um sich später in seinen Lagern nicht warm zu laufen und dadurch die Maschine zu gefährden. Der sich selbst verschiebende scharfe

Stahlmeißel nimmt geräuschlos Lage um Lage des Metalles von der sich langsam drehenden Welle, bis sie den erforderlichen Durchmesser erhält. Der beaufsichtigende Arbeiter hat dabei weiter nichts zu thun, als die Schneide des Meißels mit Seifenwasser schlüpfrig zu halten und ihn, wenn er eine Eisenlage in langen spiralförmigen Spähnen abgenommen hat und nicht mehr greift, tiefer einzustellen, damit er seine rastlose Arbeit von neuem beginnen kann.

Die Eisensäge ist eine Erfindung der neuesten Zeit und erst seit kurzem aus Frankreich zu uns eingewandert. Eine gewöhnliche Bandsäge ohne Ende läuft über zwei perpendikulär unter einander liegende Rollen, die durch Riemscheiben getrieben werden. Die eine Hälfte der Säge fährt durch einen Tisch, auf den die zu schneidenden Eisenplatten gelegt werden. Durch einfaches Andrücken an die Säge und entsprechendes Drehen der Platten kann man dann letztere in jede beliebige Curve schneiden. Für Holz ist dieser Apparat schon längere Zeit gebraucht worden, daß er aber auch für Eisen bis zu einem Zoll Stärke verwendbar ist und dadurch außerordentlich viel Arbeitskraft erspart wird, hat man erst ganz kürzlich entdeckt.

Die übrigen Abtheilungen der Maschinenbauerei, das Gießhaus, die Kupferschmiede und die Kesselschmiede durchwandern wir schnell. Aus letzteren treibt uns das markdurchdringende Hämmern der Arbeiter an den Röhren und Blechen der riesigen Dampferzeuger, und wir ziehen es vor, einen längeren Blick auf die noch zu diesem Ressort gehörige Kettenprobirmaschine zu werfen.

Von der Haltbarkeit der Anker und Ketten hängt oft das Schicksal des Schiffes ab. Wenn schwere Stürme die Masten gebrochen haben und das steuerlose Fahrzeug der gefahrvollen Küste zutreibt, dann vertraut der Seemann den Ankern und Ketten als seinem letzten Rettungsmittel. Halten sie aus, dann ist es möglich, daß das Schiff dem drohenden Untergange entgeht; mit ihrem Bruche zerschellt es jedoch erbarmungslos an den Riffen, über die sich donnernd die kochende Brandung wälzt.

Deshalb werden Anker und Ketten nicht nur aus bestem Material gefertigt, sondern vor ihrem Gebrauche an Bord auch sorgfältig probirt, ob sie den später zu stellenden Anforderungen entsprechen.

Mittelst hydraulischer Kraft werden sie einer Zugprobe unterworfen und dürfen nach einer ihren Dimensionen angemessenen Belastung auf 100 Fuß Länge nicht mehr als zwei beschädigte Glieder zeigen. Sind mehr schlechte Glieder darin, oder bricht die Kette nach geschehener Reparatur zum zweiten Male, so wird sie als Ankerkette verworfen und nicht an Bord gegeben.

An die Maschinenbauwerkstatt reiht sich der Takelraum, in dem sämmtliches Tauwerk für seine besondern Zwecke bearbeitet wird. Das zweite Stockwerk des Gebäudes nimmt die Segelmacherwerkstatt ein, der auch die Anfertigung der verschiedenen National- und Signalflaggen zufällt, und an einem Flügel befinden sich die Böttcherei und die Blockmacherei. Letztere liefert die

Blöcke oder Kloben zu den Flaschenzügen, die zur Kraftersparniß so viel an Bord und auf der Werft selbst Verwendung finden.

Diese vier Werkstätten gehören zum Ressort des Ausrüstungsdirectors, der wie der Oberwerftdirector selbst stets ein Seeofficier und welchem außerdem auch noch das Feuerlöschwesen der Werft speziell untergeordnet ist.

Bei der Masse leicht entzündlicher Stoffe, welche die Vorräthe der Werft enthalten, würde ein Brand leicht bedenkliche Dimensionen annehmen, und es sind deshalb die wirksamsten Vorsichtsmaßregeln getroffen, um einem solchen Unglück vorzubeugen. Eine Anzahl kräftiger Spritzen, darunter eine von Dampf getriebene, wird stets fertig zum unmittelbaren Gebrauch gehalten. Wasser leitungen mit Krähnen zum Anschrauben der Schläuche führen an den verschiedenen Magazinen und Etablissements entlang, große Wasserkufen sind in angemessenen Zwischenräumen aufgestellt, und außer der permanenten Feuerwache aus ständigen Marinemannschaften sind aus den auf der Werft beschäftigten Civilhandwerkern etwa zweihundert ausgewählt, welche die Verpflichtung haben, bei den das Feuer signalisirenden Kanonenschüssen sofort nach der Werft zu eilen und sich dort an bestimmten Plätzen unter ihren Werkmeistern zur Hilfeleistung zu sammeln.

Die Stabswachtmeister haben nach Schluß der Arbeitszeit sofort sämmtliche Werkstätten zu revidiren, ob die Feuer ordentlich gelöscht sind, denn in den Magazinen darf nicht bei Licht gearbeitet werden.

Dank diesen Vorsichtsmaßregeln bricht auch auf den Werften sehr selten Feuer aus und wird dann gewöhnlich gleich im Entstehen gelöscht.

Der Artilleriehof befindet sich außerhalb der Werft, weil das Laboratorium als sehr feuergefährlich betrachtet wird. Die von den außer Dienst gestellten Schiffen abgenommenen glattläufigen Geschütze und deren Reserven liegen in Reihen nebeneinander gestapelt im Freien; die gezogenen Röhre jedoch unter Dach, da sie viel feiner construirt und gegen Witterungseinflüsse empfindlicher sind. Dasselbe ist mit den Geschossen der Fall, die Rundkugeln lagern in den bekannten prismatischen Stapeln, und wir können nicht an ihnen vorübergehen, ohne uns mit Schrecken daran zu erinnern, daß die Berechnung solcher Kugelhaufen einst eine unserer Examenaufgaben war, die jedoch trotz vielen Angstschweißes ungelöst blieb, weil wir die unglückselige Formel vergessen hatten.

Die gezogenen Geschosse haben zur Freude der Kadetten jene Aufgabe überflüssig gemacht; ihre längliche Form gestattet keine prismatische Stapelung und die Schonung des sie umgebenden Bleimantels erfordert die Aufbewahrung in viereckigen Holzkasten, die sich ohne Formel zählen lassen. Bald werden jedoch Rundkugeln wie glattläufige Geschützröhre gänzlich verschwunden sein; sie wandern in die Schmelzöfen, um fortan zu friedlichen Zwecken verwerthet zu werden.

Neben den Geschützröhren sind die eisernen Laffeten aufgestellt, deren solide Bauart durch die Witterung nicht leidet; die Holzlaffeten dagegen, welche mit

den glattläufigen Kanonen zusammen auf den Ausſterbeetat geſetzt ſind, ſtehen gegen Regen und Sonne geſchützt unter Dach.

Die Fabrikation der Geſchütze ſelbſt findet auf der Werft nicht ſtatt; ſie erfordert bei den jetzigen Dimenſionen der Röhre zu großartige und koſtſpielige Anlagen, und ſo wie die Geſchützgießereien in Spandau und Krupp in Eſſen Deutſchland mit Landgeſchützen verſorgen, liefern ſie auch die nöthige Artillerie für die Marine. Ebenſo werden die eiſernen Laffeten nicht auf der Werft gebaut und die Artilleriedirection der letztern beſchäftigt deshalb von den verſchiedenen Reſſorts die geringſte Arbeiterzahl, weil ſie die großen Stücke nicht fertigt, ſondern nur conſervirt. Dagegen geht das Geſchützzubehör aus den Werftwerkſtätten hervor und wird mit den Handwaffen in einem Magazin aufbewahrt, in dem wir eben ſo wie in den Magazinen für die übrigen Schiffs- und Werftbedürfniſſe nicht nur die größte Ordnung und Ueberſichtlichkeit, ſondern auch die geſchmackvollſten Arrangements der einzelnen Gegenſtände finden.

Die Magazinaufſeher ſetzen einen beſonderen Stolz darin, die ihrer Obhut anvertrauten Räumlichkeiten im beſten Lichte erſcheinen zu laſſen. Die tauſend und abertauſend Sachen ſind deshalb nicht nur mit faſt mathematiſcher Genauigkeit und Symmetrie gelagert, ſondern wir werden oft durch das faſt künſtleriſche Geſchick überraſcht, mit dem die verſchiedenartigſten plaſtiſchen Darſtellungen aus Gegenſtänden zuſammengeſetzt ſind, die einzeln nichts weniger als geeignet zu dergleichen erſcheinen. Wer anders als ein Magazinaufſeher würde daran denken, eine Vaſe aus Sägeblättern herzuſtellen und eine aus Säbelklingen gebildete Palme daraus hervorblühen zu laſſen, oder eine Krone aus einer Combination von Schraubſtöcken und Feilen zu bilden.

Es würde unmöglich ſein, auf den detaillirten Inhalt dieſer Magazine einzugehen; er iſt zu vielfältig, um ihn auch nur annähernd aufzählen zu können. Roheiſen in viele Centner ſchweren Stangen und Nähnadeln, zwanzig Zoll im Umfange haltende Taue und Zwirn, mächtige Schleifſteine und Glaſerdiamant, Kochmaſchinen für 6—700 Menſchen und Berzeliuslampen, das verſchiedenſte Handwerksgeräth, Rohſtoffe, halb und ganz fertige Gegenſtände — alles Mögliche lagert in dieſen Räumen, die ſchweren Sachen in den untern, die leichten in den oberen Stockwerken. Wir können nicht begreifen, wozu das alles gebraucht wird, und doch iſt nur das Nothwendige vorhanden; aber wir erſehen daraus, daß ein Schiff eine kleine Welt für ſich bildet, deren künſtliche Zuſammenſetzung und Erhaltung die verſchiedenartigſten Hilfsmittel erfordert.

Das letzte Ziel unſerer Wanderung über die Werft iſt der Holzhof. Alle Welttheile haben ihr Contingent beigeſteuert, um ihn zu füllen und die kaum abſehbaren überdachten Stapel zu bilden, die von dem für den Schiffbau ſo wichtigen Material in drei bis vier parallel laufenden Reihen aufgeſtellt ſind. Europa, beſonders Deutſchland und Galizien haben die Eichen, Weſtindien, Mexiko und Honduras den Mahagoni-, Hinterindien, Borneo und Auſtralien

den Teakbaum gesandt. Was für gewaltige Stämme müssen es gewesen sein die im Stande waren, die vor uns liegenden Teakbalken von 3 Fuß Seitenfläche und 60 Fuß Länge zu liefern! Vor wie viel hundert Jahren mögen sie vom Mutterbaume im Dickicht des Urwaldes gepflanzt sein, dessen Stille bis vor kurzem kein menschlicher Fuß entweihte?

Jetzt hat der Mensch sich durch Feuer einen Weg in das sonst undurchdringliche Gewirr der Schlingpflanzen gebahnt, oder er ist in gebrechlichen Nachen den Fluß hinaufgedrungen, der die endlose Wildniß als einzige Straße durchzieht. Die Schläge der Axt und das Knirschen der Säge stören die Ruhe, welche bisher auf dem Walde lagerte, und wenn der gefällte Baum mit donnerndem Krachen zur Erde stürzt und der Schall sich weithin fortpflanzt, dann schlägt als Antwort ein tausendstimmiger mißtönender Schrei an das Ohr, und die erschreckten Thiere, die ihn ausstoßen, ziehen sich tiefer in das Dunkel des Urwaldes zurück. Viele Meilen führt der Fluß den behauenen Stamm auf seinem Rücken fort bis zu dem Hafen, wo das Schiff zu seiner Aufnahme bereit liegt, um ihn Monate lang über Oceane weiter zu tragen. Abermals versuchen Axt und Säge ihre Schärfe an ihm und er wird als Theil einem Schiffe eingefügt, das ihn vielleicht bald wieder nach seinem Heimathlande führt, um seine Brüder aus demselben Walde zu holen.

Der Teakbaum — oder die indische Eiche — hat in der Structur seines Holzes viel Aehnlichkeit mit unsrer Eiche, ist unter Wasser noch dauerhafter und nicht der Fäulniß ausgesetzt. Das Teakholz wird deshalb vielfach für den Schiffbau benutzt, ist jedoch in seiner Anwendung dadurch sehr beschränkt, daß es fast nur grade wächst und nicht zäh genug ist, um starke Biegungen zu ertragen. Zu den curvenförmigen Rippen des Schiffes ist es deshalb selten und zu der Beplankung nur dort zu gebrauchen, wo dieselbe nicht zu scharf gebogen werden muß, oder eine verhältnißmäßig geringe Stärke hat. Seine hauptsächliche Verwendung findet deshalb für Decksbalken und als Futterung der Panzerplatten statt, da die Erfahrung gelehrt, daß es eindringenden Geschossen verhältnißmäßig großen Widerstand leistet.

Wo es sich um Curven handelt, bleibt die Eiche allein verwendbar und sie ist deshalb für den Schiffbau immer der geschätzteste Baum. Das Mahagoni besitzt zwar noch größere Festigkeit, als Teak und ist ebenfalls der Fäulniß nicht unterworfen, indeß mindestens eben so spröde wie dieses und noch theurer. Es wird deshalb meistens nur zu Balken und geraden Hölzern im Schiffbau benutzt. Die Fichte, Lärche und Tanne werden zu Masten, Raaen und Verdecksplanken verarbeitet, finden aber in dem Hauptbau des Schiffsrumpfes wegen der geringen Haltbarkeit ihres Holzes — wenigstens bei Kriegsschiffen — keine Verwendung.

Da namentlich krumm gewachsenes Eichenholz schwer zu haben ist müssen die Vorräthe davon schon viele Jahre voraus beschafft werden und dies erklärt die große Masse der Hölzer, welche wir in den Stapeln erblicken.

Um das Holz gegen Einflüsse der Witterung zu schützen, liegt es überdacht, aber in den einzelnen Lagen frei von einander, damit stets die Luft durchstreichen kann. Sein schlimmster Feind sind die Sonnenstrahlen; sie reißen es auf, die Feuchtigkeit sammelt sich in den Rissen und legt den Grund zur inneren Fäulniß. Selbst bei der sorgsamsten Conservirung in freier Luft leidet das Holz bei längerem Liegen dennoch verhältnißmäßig stark und man hat deshalb mit seiner Aufbewahrung vielfach experimentirt. Eine Versenkung in stillem Wasser mit Schlammboden hat sich ziemlich bewährt, am besten soll sich Eichenholz jedoch in nassem Seesande halten und nach 50—60 Jahren noch eben so gesund sein, als sei es kürzlich gefällt. Bei vielen Häfen gestatten die territorialen Verhältnisse eine solche Aufbewahrungsmethode nicht der Kriegshafen von Cherbourg besitzt jedoch in dem cimetière de bois — Holzkirchhof — eine der großartigsten Anlagen dieser Art. Unmittelbar am Meeresufer neben dem Hafen und mit diesem durch Kanäle verbunden erstreckt sich eine langgedehnte Seesandfläche, die mit hoher Flut vom Seewasser überspielt wird und deshalb beständig feucht ist. In dieser Fläche werden die nicht für den nächsten Bedarf bestimmten Hölzer, deren Zahl sich auf viele tausende bemißt, auf 3—4 Fuß Tiefe eingesargt, ihre genaue Lage auf einem Plane des Kirchhofs verzeichnet und sie liegen oft 20 Jahre lang, ehe man sie verbaut. Fichten und Tannen werden immer unter Wasser versenkt; auf dem Lande und in freier Luft leiden sie mehr als Eichen.

Nach dieser kurzen Uebersicht des Materials bleibt uns noch übrig, einen Blick auf das Personal zu werfen. Die Zahl der Arbeiter einer Kriegswerft richtet sich nach den vorliegenden Arbeiten und dem jeweiligen Bedürfniß. Bei gewöhnlichem Betriebe erreicht sie circa 1500 Köpfe, wovon etwa 1000—1200 auf die verschiedenen Handwerke kommen, von denen wieder etwa drei Viertheile Schiffszimmerleute sind; den Rest bilden gewöhnliche Arbeiter.

Das Aufsichtspersonal besteht aus den Directoren, den technischen und Verwaltungsbeamten, den Werkmeistern und Werkführern. Auf je 15 Handwerker oder 20 Arbeiter kommt ein Werkführer, auf 10 Werkführer ein Werkmeister, welche letztere etatsmäßige Unterbeamte sind.

Die Handwerker gehören zum größten Theile, die Arbeiter sämmtlich dem Civilstande an und es werden nur so viel von ersteren für die Marine ausgehoben und auf den Werften beschäftigt, als die zu besetzenden Schiffe in jeder Branche erfordern.

Bei Beginn der Arbeitszeit passiren die durch das Hauptthor der Werft kommenden Leute sämmtlich durch die Markenbuden, ein Gebäude mit 8 verschiedenen Durchgängen. Hier empfangen sie eine Marke mit ihrer betreffenden Nummer, begeben sich auf ihre Arbeitsplätze und liefern dort die Nummern wieder an ihre Werkmeister ab. Die nicht abgenommenen Marken constatiren die Abwesenheit des betreffenden Inhabers. Sie werden vom Kassencontrolleur notirt und die Eigner erhalten bei der wöchentlichen Lohnzahlung $^1/_4$, $^1/_2$ oder

einen ganzen Tag Lohnabzug, je nachdem sie gefehlt haben. Die von den Werkmeistern abgenommenen Marken werden kurz vor Schluß der Arbeitszeit den Leuten wieder eingehändigt, um sie beim Fortgange von der Werft in den Markenbuden abzuliefern und dadurch eine doppelte Controlle zu üben.

Um Diebstählen möglichst vorzubeugen, passiren die Arbeiter zwischen Markenbuden und Hauptthor an vier Stabswachtmeistern vorbei. Jeder verdächtig erscheinende wird von einem der Stabswachtmeister berührt und muß alsdann in ein Zimmer der Werftwache treten, wo er von andern Stabswachtmeistern durchsucht wird.

Wir haben unsern Rundgang vollendet. Unser alter ego, der seit drei Stunden uns wie ein Schatten gefolgt ist, weigert sich standhaft, eine ihm gebotene Anerkennung für seine Begleitung zu nehmen, sondern verweist uns auf eine am Werftthor befindliche Büchse. Ihre Aufschrift lautet: „Für verunglückte Werftarbeiter", und wir lassen unsere Spende hineingleiten. Möchten sich recht viele dazu gesellen, um den Aermsten, die durch einen unglücklichen Fall, den Sturz eines Balkens oder auf ähnliche Weise auf das Schmerzenslager geworfen werden und vielleicht als Krüppel wieder davon erstehen, eine Unterstützung zu gewähren, auf die sie sonst keinen Anspruch haben.

Mit innerer Befriedigung scheiden wir von der Werft und erfreuen unser Auge noch zuletzt an der reizenden Gartenanlage, welche den Eingang schmückt und im schönsten Blütenflor prangt. Sie wird von den Officieren und Beamten unterhalten, und der Duft und die Pracht der Blumen sorgt dafür, daß das Gemüth bei dem Ernste des Dienstes nicht leidet.

Und nun, nachdem der Leser sich einigermaßen auf der Geburtsstätte der Schiffe orientirt, darf ich ihn etwas näher in die Bestandtheile der letzteren einführen. Sollte ihm dabei die Aufzählung und Beschreibung der Details eines Schiffes und seiner Ausrüstung etwas trocken vorkommen, so muß er bedenken, daß Holz und Eisen, von denen hauptsächlich die Rede sein wird, selbst sehr trocken sind. Die beigegebenen Zeichnungen werden aber hoffentlich der Darstellung zu Hilfe kommen und sie etwas mundgerechter machen.

Wir müssen nun wieder auf die obenerwähnten Stapelklötze zurückgreifen.

Da das ganze Schiffsgebäude auf ihnen ruhen soll, so bemißt sich ihre Stärke natürlich nach der zu tragenden Last und ebenso muß gesorgt werden, daß die oberen Flächen dieser Klötze genau in dieselbe Ebene fallen damit der Kiel die für die Solidität des Baues nothwendige gerade Lage behält.

Der Kiel selbst ist das vornehmste Stück des Schiffes, die Grundlage seines gesammten Verbandes, und seine Verletzung ist von den gefährlichsten Folgen begleitet. Wollte man das Schiff mit dem menschlichen Körper vergleichen, so bildet er das Rückgrat. Der Bruch einer Rippe oder eines Knochens ist in den wenigsten Fällen tödtlich, der Bruch des Rückgrates dagegen stets.

Dem Kiel wird deshalb von den Schiffsbauern die größte Sorgfalt zugewandt, und bei hölzernen Schiffen, von denen hier zunächst die Rede ist, dazu

das beste Material ausgewählt. Gewöhnlich nimmt man Eichenholz, weil dasselbe bei größter Stärke und Zähigkeit im Wasser sehr lange der Fäulniß widersteht und, wenn es gegen Wurmfraß geschützt wird, fünfzig Jahre lang wenig von seiner ursprünglichen Haltbarkeit verliert. In England wird jedoch auch oft Ulmenholz dazu verwandt, in der Handelsmarine auch Buche, die sich unter Wasser sehr gut hält.

Berechnung und Erfahrung haben für jede Größe von Schiffen bestimmte Dimensionen des Kiels festgesetzt. Bei unsern gedeckten Corvetten mißt er 16 Zoll in der Breite und 22 Zoll in der Höhe.

Bei der großen Länge der modernen Kriegsschiffe ist es nicht möglich, den Kiel aus einem Stück zu fertigen, vielmehr muß er aus mehreren, bei den erwähnten Corvetten aus 6 Längen zusammengesetzt werden, da man selten zu solchen Kielen passende Balken über 35 Fuß lang findet. Diese Längen werden mit einander verzahnt und nennt man eine solche Verzahnung eine Laschung. Unter dem Kiel werden noch ein bis zwei Loskiele angebracht, welche die Breite des Kiels haben. Im ersten Falle macht man den Loskiel gewöhnlich aus Fichtenholz; im andern ist der obere von Eichenholz 4—6 Zoll hoch und der untere aus Fichtenholz von 3—4 Zoll Höhe. Er dient dazu, die Köpfe der durch den eigentlichen Kiel gehenden Bolzen zu sichern und die auf letzteren gerichteten Stöße aufzunehmen. Er kann also ganz oder theilweise verloren gehen, ohne daß dadurch dem Schiffe ein erheblicher Schaden erwächst, was namentlich von Wichtigkeit ist, wenn es auf den Grund kommt. Ein weiterer Zweck des Loskiels ist auch noch die Vermeidung des Abtreibens des Fahrzeuges bei seitlichem Winde, weil er die vertikale Widerstandsfläche desselben vermehrt. Selbstverständlich ist er, wie der Kiel, aus mehreren Längen zusammengesetzt; da aber die Stellen, wo sie zusammenstoßen, stets eine Schwäche behalten, so müssen die Stöße mit denen des Kiels verschießen, und ebenso ist es gut, darauf zu achten, daß auch keine Kiellaschung unter die Stellen fällt, auf denen die Masten stehen, weil diese einen sehr schweren Druck nach unten üben.

Auf dem Kiel errichtet sich sodann das ganze Gebäude. Die Rippen desselben, welche insgesammt den Namen Inhölzer tragen, werden vor dem Aufsetzen nach sogenannten Mallen fertig ausgearbeitet. Die Mallen sind Modelle in natürlicher Größe aus dünnen Brettern und auf dem Schnürbode nach den Zeichnungen geschnitten.

Die Inhölzer bestimmen die Form des Schiffes, durch welche wiederum dessen nautische Eigenschaften und vornehmlich die Schnelligkeit bedingt werden. Letztere hängt von dem Verhältniß der Länge zur Breite des Schiffes, von der Gestaltung des Bugs oder vorderen Schiffstheiles, von dem Uebergange desselben zur bauchigen Ausdehnung des mittleren, und von dessen Verjüngung zur Schärfe des hinteren Schiffes ab. Je feiner diese Linien, je mehr sie dazu angethan sind, zuerst leicht das Wasser zu durchschneiden, dann es seitwärts

zu schieben, sowie die Reibung und Adhäsion seiner Theilchen auf das geringste Maß zu beschränken, desto mehr Geschwindigkeit wird das Schiff entwickeln.

Diese ist aber die wünschenswertheste Eigenschaft, und seit etwa 30 Jahren, wo sich der Schiffbau aus dem Halbschlummer, in den er Jahrhunderte lang versunken war, energisch aufgerafft, sehen wir deshalb die Schiffsconstructeure die Vervollkommnung jener Formen zu ihrem Hauptstudium machen.

Der Impuls dazu ging zuerst von Amerika aus, und welche außerordentlichen Fortschritte in dieser Richtung in der kurzen Zeit erzielt sind, mag man daraus ermessen, daß es vor jener Zeit als etwas Besonderes gerühmt wurde, wenn ein Kriegsschiff 11, und ein Handelsschiff 9 Knoten ($2^3/_4$ resp. $2^1/_4$ geographische Meilen in der Stunde) zurücklegte, während man jetzt 12—15 Knoten als etwas Gewöhnliches betrachtet, ja einzelne Dampfschiffe mit 17—18 Knoten Geschwindigkeit construirt sind. Es mag bei dieser Gelegenheit gleich die Bedeutung eines Knotens erklärt werden, da später noch öfter davon gesprochen werden wird.

Man mißt die Geschwindigkeit eines Schiffes durch das Log. Dies ist eine auf eine Rolle gewickelte dünne Leine, an deren Endpunkte sich ein Kreissector von zollstarkem Holze befindet. Der Bogen dieses Ausschnitts ist soweit mit Blei beschwert, daß das Brettchen aufrecht im Wasser steht aber grade noch schwimmt. Durch diese Stellung soll es Widerstand leisten und der schnell und leicht abrollenden Leine als fester Punkt im Wasser dienen. Die Leine ist durch Knoten in bestimmte Längen abgetheilt; diese sind 25 Fuß und nach dem Verhältnisse genommen: läuft ein Schiff, in einer Stunde eine Seemeile ($^1/_4$ geographische Meile), so legt es in einer Viertelminute den 240. Theil einer Seemeile, d. h. 25 Fuß zurück.

Man benutzt eine Sanduhr, welche 15 Secunden läuft, als Zeitmesser, wirft das Brettchen über Bord, läßt die Leine frei laufen, dreht die Sanduhr, wenn der Anfangspunkt der Knoteneintheilung durch die Hand geht und hält die Leine fest, sobald die Uhr ausgelaufen ist. Die Zahl der Knoten zeigt dann die Schnelligkeit des Schiffes in Seemeilen (à 6000 Fuß) per Stunde an. Knoten ist deshalb gleichbedeutend mit Seemeile und ein Schiff, welches 14 Knoten macht, läuft eben so viel Seemeilen oder $3^1/_2$ geographische in einer Stunde.

Diese Logmethode ist sehr alt; durch hundertjährige Praxis hat man gefunden, daß die Fehler, welche durch das Nachschleppen des Brettchens und sonst entstehen, dadurch ausgeglichen werden, daß man die Sanduhr 14 Secunden laufen läßt und den Knoten nur 23 Fuß und einige Zoll lang macht. Man hat in neuerer Zeit genauere Logmaschinen mit drehender Flügelwelle und Räderwerk construirt, aber die alte Methode zeigt sich immer noch als die einfachste und beste.

Nach dieser Abschweifung kehren wir zu der Geschwindigkeit der modernen

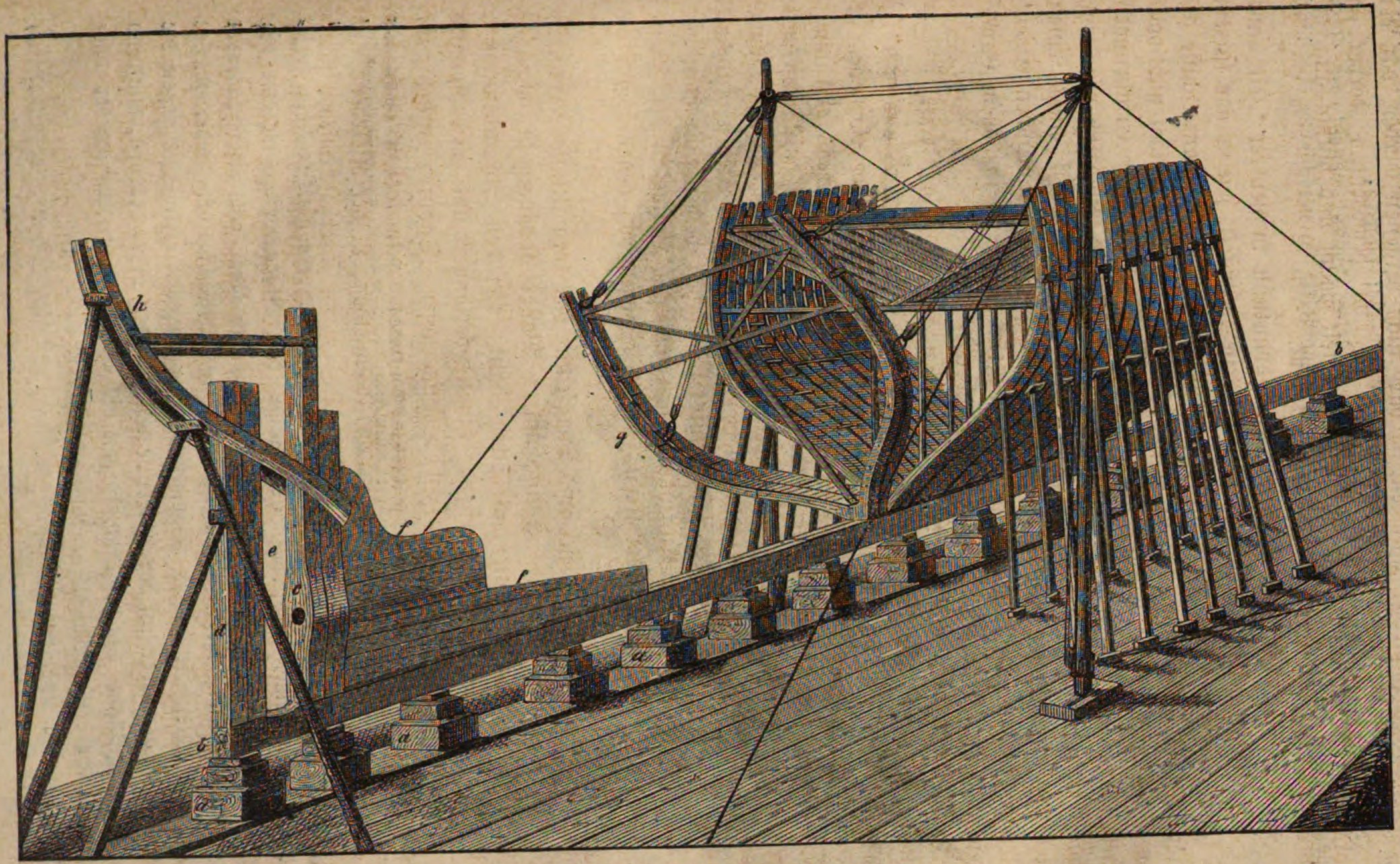
Dampfschiffe zurück. Mag man immerhin einen Theil derselben auf Rechnung der treibenden Dampfkraft schreiben, so darf nicht vergessen werden, daß der Widerstand des Wassers gegen einen sich in ihm bewegenden Körper im quadratischen Verhältnisse zu dessen Geschwindigkeit wächst und mithin auch die Schiffsform ganz besonders in das Gewicht fällt.

In der That hat denn auch die Schiffsbaukunst in neuerer Zeit ganz Außerordentliches geleistet und sich auf eine Weise entwickelt, wie sie vor kurzem noch kaum denkbar war. Namentlich hat die Erfindung der Panzerschiffe die schwierigsten Anforderungen an sie gestellt. Wenn auch diesen noch nicht vollkommen entsprochen ist, so läßt sich doch nach den bisherigen Erfahrungen übersehen, daß sie in nicht ferner Zeit auch die früher für unmöglich gehaltene Aufgabe annähernd lösen wird, diesen Colossen, von denen einige einen Panzer von 2 Millionen Pfund zu tragen haben, diejenigen nautischen Eigenschaften zu verleihen, welche gut gebaute hölzerne Schiffe in so hohem Grade besitzen, d. h. sie zu guten Seeschiffen zu machen.

Nächst dem Kiel sind die beiden Steven die wichtigsten Hölzer. Sie bilden die vordere und hintere Begrenzung des Schiffskörpers und werden demgemäß als Vor- und Hintersteven unterschieden. Der Vorsteven ist der Form des Schiffes, seinem senkrechten Mittelschnitte entsprechend gekrümmt, der Hintersteven gerade, und beide werden, da man fast nie die dazu passenden Hölzer in einer Länge findet, aus mehreren Stücken zusammengesetzt, sowie durch einen inneren Vor- und Hintersteven verstärkt. Die Steven sind mit dem Kiel verzahnt und verbolzt. Den Winkel zwischen beiden füllt man mit dem Todtholze auf, einer Aufklotzung von schweren Balken in der Breite des Kiels, die zur Aufnahme der Kantspanten dient, von denen später die Rede sein wird.

Das Todtholz wird mit Kiel und Steven auf das sorgfältigste verbunden und da es von der Form des Schiffes unter Wasser abhängig ist, wird es um so höher, je schärfer man das Schiff baut. Bei den Schraubenschiffen wird der Kiel noch über den Hintersteven hinaus verlängert und am Endpunkte dieser Verlängerung der Ruderpfosten aufgerichtet. Dadurch entsteht ein rechteckiges Rahmwerk, der Schraubenbrunnen. In diesem dreht sich die Schraube mit ihrer, aus dem Schiffe kommenden, in der Kielebene und parallel mit dem Kiel nach hinten zeigenden Welle, die ihrerseits wieder durch die Maschine in Bewegung gesetzt wird. Die übrigen Inhölzer, welche dem Gebäude sowohl seine Stärke in der Richtung der Breite, als auch seine vollständige Gestalt geben, bezeichnet man mit dem Collectivnamen der Spanten.

In der Mitte des Schiffes, wo dasselbe am meisten ausgebaucht ist, haben die Spanten annähernd die Form eines Halbkreises oder noch besser die eines großen lateinischen U. Sie werden quer über dem Kiel befestigt und aus mehreren Stücken zusammengesetzt, die verschiedene Namen tragen. Das Mittelstück, welches das stärkste ist, in den Kiel eingelassen und mit

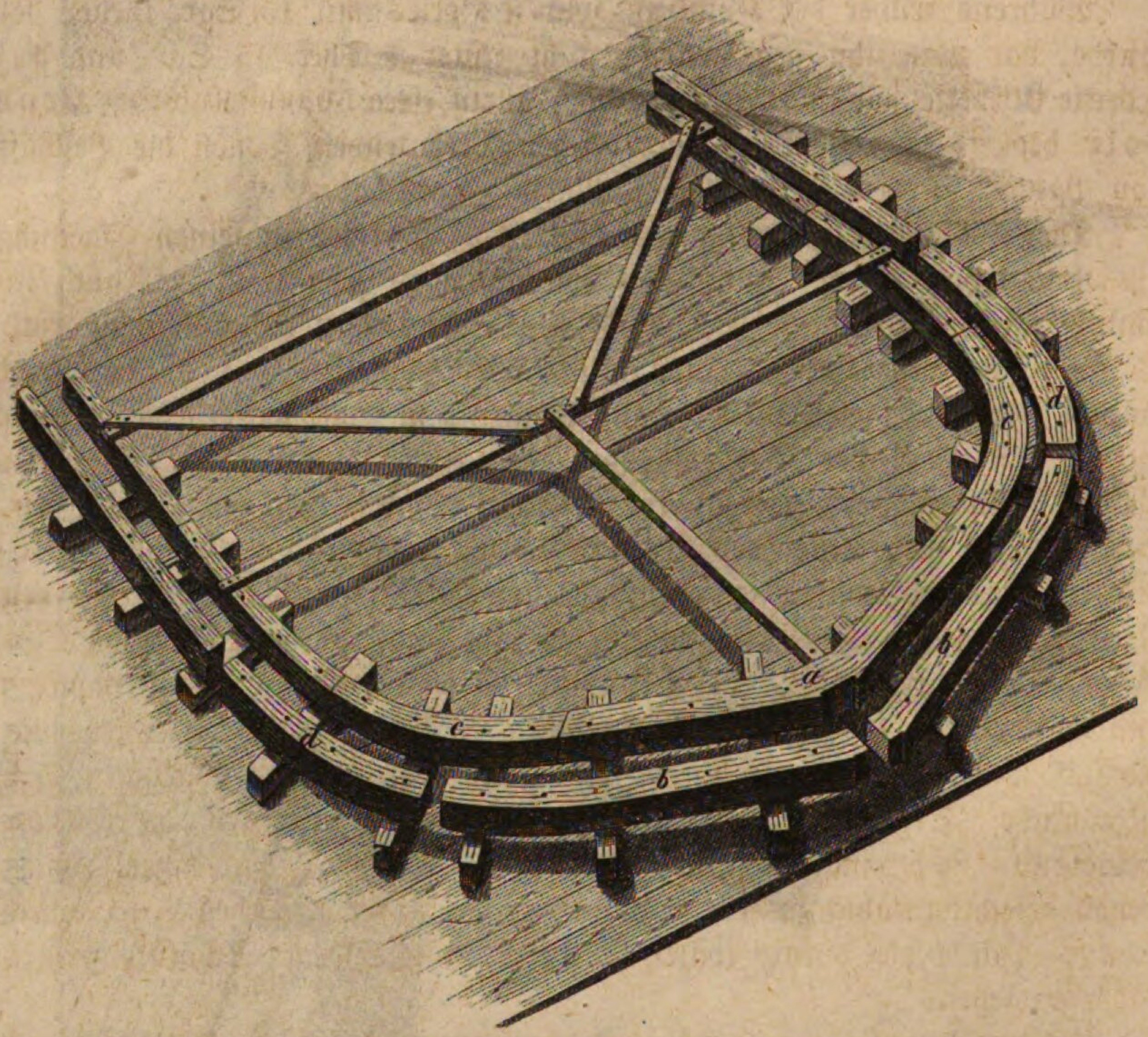


Schiff im Beginn seines Baues.

a a a Stapelklötze. b b Kiel. c Hintersteven mit Oeffnung für Schraubenwelle. d Ruderpfosten. e Schraubenbrunnen. f f Todtholz. g Spant. h Kantspant.

diesem verbolzt wird, heißt **Bodenwrange**. An sie reihen sich die **Sitzer** und weiter nach oben die ersten, zweiten, dritter **Auflanger**.

Die Spantenconstruction ist folgende. Jedes Spant besteht aus einer doppelten Lage von Hölzern, deren Enden gegenseitig so verschießen, daß man



Ein Spant.

a Bodenwrange. b b Sitzer. cc erste Auflanger. dd zweite Auflanger.
Das Spant ist, um seine Construction anschaulicher zu machen, in seinen beiden Hälften gezeichnet, die neben einander liegen. In Wirklichkeit gehört aber die äußere Hälfte, deren Hölzer in der Zeichnung auseinandergeschoben sind, auf die innere Hälfte, und bildet dann mit ihr verbolzt das ganze Spant.

sie mit einander fest verbolzen kann und dem Ganzen eine gleichmäßige Haltbarkeit verliehen wird. An der Vorderfläche der Bodenwrange werden die Sitzer verbolzt. Sie stoßen mit ihren unteren Enden über dem Kiel zusammen und ragen nach oben verhältnißmäßig über die Endflächen der Bodenwrange hinaus. Die ersten Auflanger stoßen mit ihrer unteren Hirnfläche gegen die der Wrange und werden an der **hinteren** Kante der Sitzer verbolzt, während die zweiten Auflanger wieder stumpf gegen die Sitzer stoßen und an der vorderen Fläche der ersten Auflanger befestigt werden u. s. w.

Bodenwrange und obere Auflanger sind weniger, Sitzer und namentlich

untere Auflanger aber stark gebogene Krummhölzer, und da diese krumm gewachsen sein müssen, um die erforderliche Stärke zu besitzen, so wird es erklärlich, daß bei dem großen Bedarf des Schiffsbaues der Neuzeit ein fühlbarer Mangel an solchen Hölzern eingetreten ist und ihre Beschaffung stets schwieriger und kostbarer wird.

Während früher der Kubikfuß solchen Holzes mit 15 Sgr. theuer bezahlt wurde, hat man ihn gegenwärtig nicht unter 1 Thlr. 15 Sgr. und da eine gedeckte Corvette, wie unsere „Elisabeth“, allein circa 50,000 Kubikfuß Krummholz bedarf, so erklärt es sich, welchen bedeutenden Posten die Beschaffung von Bauholz in dem Budget einer Marine repräsentirt.

Dieser Mangel an geeignetem Eichenholz, welches in seinen Eigenschaften als Krummholz durch kein anderes vollständig zu ersetzen ist, hat auch zu der täglich sich mehrenden Verwendung des Eisens als Schiffsbaumaterial die Veranlassung gegeben. Voraussichtlich wird dasselbe, da es sonst noch so manche Vortheile bietet, in der Handelsmarine in nicht ferner Zeit ganz allgemein werden, in der Kriegsmarine dagegen auf die Panzerschiffe beschränkt bleiben. Ungepanzerte Kriegsschiffe müssen nämlich von Holz gebaut werden, weil ein in oder unter der Wasserlinie durchschlagendes Geschoß in Eisenplatten erfahrungsmäßig ein ganz regelloses Loch reißt, das sich mit den an Bord vorhandenen Mitteln nicht stopfen läßt und deswegen die größte Gefahr für das Schiff herbeiführt. Bei Holzschiffen ist dagegen das Loch fast immer rund und vorbereitete konische Pflöcke schließen es im Augenblick. Wie wenig gefährlich solche Löcher Holzschiffen sind, mag man daraus abnehmen, daß die östreichische Fregatte Schwarzenberg in dem Gefecht gegen die Dänen bei Helgoland 1864 einige neunzig Schüsse in der Wasserlinie hatte, ohne deswegen gefechtsunfähig zu sein. Panzerschiffe hinwieder werden besser von Eisen gebaut. Ich werde darauf später bei Besprechung eiserner Schiffsconstructionen näher eingehen.

In den letzten Jahren hat man begonnen, Schiffe aus gemischtem Material zu bauen d. h. ihnen eiserne Spanten und hölzerne Beplankung zu geben. So vortheilhaft dies ist, hat es sich wegen der schwierigen Befestigung der Planken an den eisernen Inhölzern bis jetzt noch nicht recht bewähren wollen. Eiserne Decksbalken dagegen legt man schon vielfach in Hölzer von Kriegsschiffen.

Die oben beschriebenen Spanten sind nur in den bauchigen Theilen des Schiffes anwendbar. Vorn und hinten, wo letzteres sehr scharf ist, treten die Kantspanten in ihre Stelle, und den Uebergang zu diesen bilden die halben Spanten, die nur aus einer einfachen Lage von Hölzern bestehen. Den Kantspanten fehlen die Bodenwrangen, weil diese im spitzen Winkel gebogen sein müßten und solche Hölzer sehr schwierig oder gar nicht zu beschaffen sind. Die Sitzer der Kantspanten stoßen deshalb nicht wie bei den gewöhnlichen Spanten über dem Kiel zusammen, sondern werden seitwärts in das Todtholz, und genau unter dem Winkel eingezapft, unter dem sie zum Kiel stehen sollen.

Um die Bodenwrangen in ihrer Lage auf dem Kiel besser fest zu halten, den Längsverband des Schiffes noch mehr zu stärken und dem Niederdruck der Masten einen größeren Widerstand entgegenzusetzen, wird über die Mitte der Wrangen das Kielschwein gelegt. Dies ist eine Art innerer Kiel, von ähnlichen Dimensionen wie dieser selbst und mit ihm und den Wrangen durch Zapfen und Bolzen auf das solideste verbunden. An den Vorsteven werden dann noch die Ohr- und Klüshölzer gebolzt. Zwischen die ersteren wird das Bugspriet gelegt, von dem später die Rede sein wird, durch die letzteren werden die Klüsen gebohrt, Oeffnungen, durch welche man die Ankerketten in das Schiff leitet.

Endlich werden die Stützen und Hölzer aufgesetzt, welche das Heck des Schiffes, d. h. dessen hintern oberen Theil bilden, und sowohl vorn der Bug als auch hinten der Uebergang von den Kantspanten zum Heck mit Holz ausgesetzt.

Damit ist das Gerippe des Schiffes hergestellt, und man sagt dann: „Das Schiff steht in Spanten".

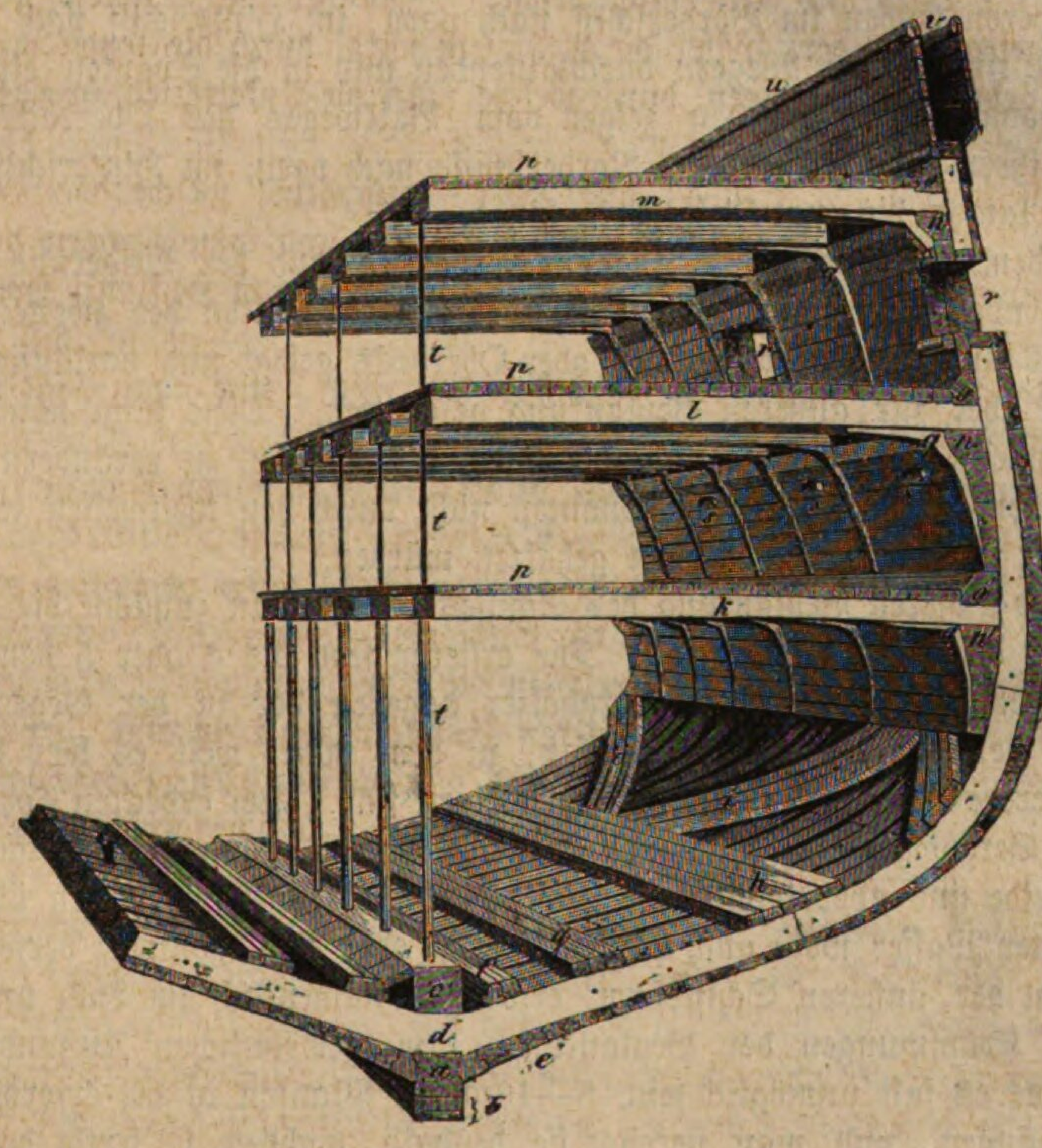
Die fernere Aufgabe des Baues ist nun, die einzelnen Inhölzer gegenseitig so zu verbinden, daß dem ganzen System diejenige Haltbarkeit, Widerstandsfähigkeit und zugleich Elasticität gegeben wird, deren es nothwendig bedarf, um siegreich gegen die Gewalt der Elemente zu kämpfen. Dieser Verband ist in der Richtung der Länge doppelt, in der Breite einfach. Der Längsverband besteht in der äußeren und inneren Beplankung, in den Verdecken, die alle drei parallel zum Kiel wirken, und in den Diagonalschienen und Diagonalplanken, welche von Eisen resp. Holz in schräger Richtung über eine Reihe von Spanten greifen. Sie haben namentlich den Zweck, das scharfe Vorder- und Hinterschiff, die weniger vom Wasser unterstützt werden als der vollere Mitteltheil, an dieses letztere zu fesseln und ein Durchbiegen des Kiels zu verhüten.

Die äußere Beplankung dient gleichzeitig als wasserdichter Ueberzug des Schiffes; sie wird deshalb sorgfältig an einander gefügt, während dies bei der inneren von dem unteren Deck nach oben zu geschieht, nach unten zu aber nur Streifen von drei bis vier Planken nebeneinander und zusammen etwa 4 Fuß breit gelegt werden.

Der technische Name der inneren Beplankung ist Wegerung. Der unterste nur aus zwei bis drei Plankengängen bestehende Streifen derselben heißt der Bodenweger. Er wird bei den gedeckten Corvetten in einer Dicke von 5 Zoll etwa einen Fuß seitwärts an beiden Seiten des Kielschweins gelegt und der dazwischen bleibende freie Raum, in den gleichzeitig die Pumpen münden, ist als Sammelplatz des in das Schiff dringenden Wassers bestimmt.

Der zweite Bodenwegergang, etwas breiter als der untere, liegt drei bis vier Fuß seitwärts von letzterem, aber noch auf dem flacheren Theile des

Bodens; der dritte Gang, der **Kimmweger**, um eben solche Entfernung weiter hinauf in der **Kimm** des Schiffes, d. h. an demjenigen Theile der Spanten, wo diese ihre hauptsächlichste Krümmung nach oben nehmen. Der vierte endlich, der **Balkweger des Zwischendecks**, liegt noch höher hinauf, um als Unterlage der Balken zu dienen, welche quer im Schiffe liegen und das unterste oder Zwischendeck tragen.



Querdurchschnitt der Holzcorbette „Elisabeth“.

a Kiel. b Loskiel. c Kielschwein. d Bodenwrange. e e Aeußere Beplankung. f g Bodenweger. h Kimmweger. i Diagonalverband. k Zwischendeckplanken. l Batteriedeckplanken. m Oberdeckplanken. n n n Balkweger. o o o Wassergänge. p p p Zwischendeck, Batteriedeck, Oberdeck. q q q Eiserne Deckskniee. r r Kanonenpforten. s s s Ochsenaugen, durch welche das Zwischendeck erhellt wird. t t t Deckstützen. u v Verschanzung des Oberdecks mit den Finknetzen zur Stauung der Hängematten.

Die Weger wachsen von unten nach oben in Stärke von 5 Zoll am Kielschwein bis 6½ Zoll in der Kimm (stets eine gedeckte Corvette als Grundlage genommen), weil das Schiff in seinen Krümmungen mehr als in den geraden Linien angestrengt wird. Der Balkweger, auf dem die Decksbalken ruhen, ist jedoch der stärkste und hat oben eine Dicke von 12 Zoll, die sich dann bis zur darunter liegenden Planke wieder auf 6 Zoll verjüngt.

Der Raum zwischen Boden- und Kimmwegern wird nicht ausgefüllt, weil dies eine unnütze Holzverschwendung wäre und das Schiff dadurch eben so zwecklos beschwert würde, als an Elasticität verlöre. Außerdem gestattet diese Wegerung in Streifen den Zutritt der Luft zu den Spanten, die dadurch mehr vor Fäulniß bewahrt werden.

Nur zwischen Kimm- und Balkwegern werden in bestimmten Entfernungen von einander die vorhin erwähnten Diagonalplanken in der Weise angebracht, daß ihre oberen Enden im Vorderschiff nach vorn, im Hinterschiff nach hinten zeigen. Die unter allen Wegern durchlaufenden und in die Spanten eingelassenen Diagonalschienen dagegen zeigen vom Balkweger des Oberdecks ausgehend mit ihren untern Enden im Vorderschiffe nach vorn, im Hinterschiff nach hinten und laufen bis zum Kielschwein hinab.

Nach dem Anbringen des Diagonalverbandes und der Wegerung unter dem Zwischendeck werden noch die Balkweger für die Balken des zweiten oder Batteriedecks und für die des dritten oder Oberdecks gelegt und vorläufig verbolzt, dann aber zur äußeren Beplankung geschritten. Diese kann man nicht eher vornehmen, um durch sie nicht die Form des Schiffes zu verändern, was leicht eintreten würde, wenn die Spanten nicht durch den theilweisen inneren Verband auf ihren richtigen Stellen gehalten würden.

Von der äußeren Beplankung des Schiffes bringt man zunächst die Kielgänge und die Berghölzer an. Die ersteren sind die 4 oder 5 dem Kiel zunächst liegenden Planken; die Berghölzer dagegen der in der Gegend der Wasserlinie gelegene Gürtel des Schiffes, zu dem man, weil es hier stärker leidet, schwerere Planken nimmt, als die übrigen sind. Bei gedeckten Corvetten haben die Berghölzer eine Dicke von 7 Zoll, die Kielgänge eine solche von 10 Zoll; beide sind aber immer von Eichenholz, während man zu den übrigen Planken unter Wasser wohl auch Lärchen-, Teak- oder Mahagoniholz verwendet. Die Curven der äußeren Schiffsform erfordern namentlich im Bug und am Heck starke Krümmungen der Beplankung. Im gewöhnlichen Zustande des Holzes würde es fast unmöglich sein, 8—10zöllige Planken in die erforderliche Lage zu zwängen, und man bereitet sie deshalb, nachdem sie fertig behauen sind, durch Dampf dazu vor. Sie werden vor dem Anbringen in einen hölzernen Kasten gepackt, in den man Wasserdampf leitet und darin je nach Erforderniß 1—3 Stunden lang erwärmt, wodurch sie die gewünschte Biegsamkeit erhalten.

Die nächste Arbeit ist die Legung der Decksbalken, viereckiger Hölzer, die auf den Balkwegern ruhend im rechten Winkel zur Kiellinie von einer Seite des Schiffes zur anderen reichen. Sie dienen als Träger für die verschiedenen Verdecke des Schiffs und werden demnach in Zwischendecks-, Batteriedecks-, und Oberdecksbalken unterschieden. Im Verhältniß zu den Lasten, welche die Decke zu tragen haben, sind die ersten und letzten die schwächsten, und zwar sind die Zwischendecksbalken 9 Zoll breit und

10 Zoll dick; die des Batteriedecks dagegen, auf dem die Geschütze stehen, 12 Zoll breit und 13 Zoll dick. Außerdem haben sie den Zweck, dem äußeren Wasserdrucke, welchen das Schiff zu erleiden hat, entgegenzuwirken und die Seiten des letzteren auseinanderzuhalten. Sie bilden deshalb die Hauptverbindung des Schiffes in der Breite. Ihre Enden werden entweder in die Balkweger eingelassen (eingeschwalbt) oder stumpf mit Cylinderzapfen auf dieselben gelegt; in beiden Fällen aber mit Bolzen auf den Balkwegern festgebolzt. Außerdem erhalten die Balken noch eiserne Kniee, welche die Verbindung mit der Schiffswand dadurch herstellen, daß der eine kürzere Arm unter der untern Fläche des Balkens befestigt wird, während man den längeren gerade heruntergehenden Arm mit der Schiffswand verbolzt.

Bei Kauffartheischiffen legt man die Knie meistens schräg, so daß der untere Arm über mehrere Spanthölzer greift; auch läßt man oft den untern Kniearm bis unter das Zwischendeck resp. bis zur Kimm laufen und ersetzt durch die Lage und Länge dieser Kniee die fehlenden Diagonalschienen.

Die Balken haben eine Krümmung nach oben, die demgemäß auch die auf ihnen ruhenden Verdecke erhalten, damit das Wasser nach den Seiten zu durch Abflußröhren (Speigatten) außenbords ablaufen kann. Um durch die später auf ihnen ruhenden Lasten nicht gerade gebogen zu werden, erhalten sie in der Mitte Stützen. Man fertigt die Balken aus Eichen-, Mahagoni-, oder Teakholz, in neuerer Zeit aber immer vielfältiger aus Eisen. Wo sich letzteres auf Kriegsschiffen anbringen läßt, ohne dieselben im Gefechte zu gefährden, ist es stets vortheilhafter als Holz, weil es leichter zu beschaffen und zu formen, auch dauerhafter ist, sich schneller repariren läßt, und bedeutend weniger Raum einnimmt, der an Bord so sehr kostbar ist.

Ueber die obere Kante der Balken wird zu deren besserer Befestigung so wie zur Stärkung des Längsverbandes der mit den Balkwegern parallel laufende Wassergang gelegt, ein von vorn bis hinten im Schiffe laufendes, natürlich aus mehreren Längen zusammengesetztes schweres Holz, das mit den Balken und der Schiffswand verbolzt wird und zugleich den Abschluß der Verdecke und einen Wasserlauf längs der Bordwand bildet.

Danach wird durch längsschiffs zwischen den Decksbalken eingelassene Klötze (Schlingen) das Rahmwerk für die verschiedenen Oeffnungen, welche die Verdecke haben sollen, hergestellt. Diese Oeffnungen dienen theils zum Durchlaß der Masten und des Schornsteins der Dampfmaschine, theils als Niedergänge für die Mannschaft oder als Communicationswege zwischen den verschiedenen Verdecken, um Lasten (Proviant, Munition u. s. w.) hin und her zu schaffen und heißen in beiden letzteren Fällen Luken.

Die Kanonenpforten an beiden Seiten des Schiffes werden gleich beim Spantenriß berücksichtigt und von Anfang an hinein gebaut.

Zur ferneren soliden Verbindung des Schiffes treten dann noch die Bug- und Heckbänder, sehr starke und lange horizontal liegende eiserne Bänder,

welche die Steven und 10—12 der ihren Seiten zunächst liegenden Kantspanten auf das engste mit einander vereinigen. Endlich sind noch die schweren metallenen Verbandschienen zur Verbindung des Kiels mit dem Hintersteven und Ruderpfosten zu erwähnen, wo diese den untern Abschluß des Schraubenbrunnens bilden. Das Gewicht dieser Schienen beträgt bei einer gedeckten Corvette circa 40—50 Centner. Sodann wird der Rest der äußeren und inneren Beplankung angebracht und erstere abgedichtet. Dies geschieht, indem man zwischen die eng an einander gefügten Planken Werg treibt und die Nähte nachher mit einer Mischung aus Theer und Harz vergießt, eine Arbeit, die technisch „kalfatern" heißt.

Die innere Beplankung wird nicht kalfatert. Dagegen geschieht dies noch vor dem Anbringen der Außenhaut mit den Spanten vom Kiel bis zur Kimm d. h. so weit die Zwischenräume zwischen ersteren vollständig dicht mit Hölzern (Füllspanten) ausgesetzt sind, und zwar von außen und innen, um den Boden des Schiffes wasserdicht zu machen im Falle bei etwaigem Aufstoßen auf den Grund eine äußere Planke beschädigt werden sollte.

Es folgt dann die Anbringung der Einfassungen (Lukschwellen) für die oben erwähnten Luken und das Legen der Verdecke selbst. Die Decksplanken haben bei Corvetten eine Breite von 6 und eine Dicke von 4 Zoll. Sie werden aus Fichtenholz geschnitten, um stets schön weiß und rein zu erscheinen. Im Batteriedeck nimmt man jedoch meistens längs der Luken zwei und an Bord so viel Gänge Eichenholz, als die Laffeten Breite haben, weil das Arbeiten mit den Geschützen die fichtenen Planken sehr bald ruiniren würde.

Mit der Beendigung dieser Arbeit nähert sich das Schiff dem Zeitpunkte, wo es vom Stapel läuft.

Vorher werden jedoch noch die inneren Einrichtungen, wie Pulverkammern, Vorrathsräume, Kajüten u. s. w., von denen später die Rede sein wird, im großen Ganzen aufgestellt und alle jene Zimmereien am Boden vorgenommen, die sich, wenn das Schiff zu Wasser ist, nicht ausführen lassen. Dahin gehören vornehmlich die wasserdichte Ausfutterung des Lagers für die Schraubenwelle, so wie die Legung dieser selbst, das Befestigen der Unterlagen für die Maschine, das Einsetzen der verschiedenen Ventile für die letztere, das Anbringen der Ausgußröhren, durch welche die zum Condensiren des verbrauchten Dampfes erforderlichen Wassermassen ausströmen und das Befestigen der Oesen am Ruderpfosten, in welche später das Steuerruder gehakt wird, was jedoch erst nach dem Stapellauf geschieht.

Das Ruder selbst ist von Eichenholz gebaut und besteht aus zwei eng mit einander verbundenen Theilen. Der vordere Theil, ein aufrechtstehender Balken, reicht mit seinem oberen Ende, dem Kopfe, durch eine dazu bestimmte cylindrische Oeffnung, den Ruderkoker, in das Schiff, und an ihm sind die Haken (Fingerlinge) befestigt, mit denen das Ruder in die am Ruderpfosten befindlichen Oesen gehakt wird und um die es sich dreht. Dieser Balken hießt

das Herz und ist der stärkste und wichtigste Theil des Ruders. Da das Herz allein jedoch zu wenig Fläche bietet, so ist es an seinem hintern Theile und unter Wasser durch einen Ansatz verbreitert, welchen man das Ruderhack nennt und das dem Ruder seine Wirkung auf die Steuerung des Schiffes gibt.

In dem Kopfe des Ruders wird ein anderer horizontal liegender, gewöhnlich eiserner Balken, die Ruderpinne befestigt, durch den man das Ruder dreht. Da aber bei größeren Schiffen einfache Menschenkraft zu dieser Drehung nicht ausreicht, so wendet man dazu starke Flaschenzüge an, deren Taue sich um eine Welle wickeln und mit Hilfe des Steuerrades in Bewegung gesetzt werden.

Das Ruder hat im Vergleich zum Schiffskörper eigentlich nur kleine Dimensionen und seine Fläche steht in einem bestimmten Verhältnisse zu der größten Querschnittsfläche des Schiffes (1 : 15). Seine Wirkung beruht auf dem mehr oder minder schiefen Druck, den der durch die Fahrt des Schiffes erzeugte Wasserstrom auf die Ruderfläche ausübt.

Ist das Ruder parallel mit dem Kiel gelegt, so wird der von vorn kommende Wasserdruck an seinen beiden Seiten gleich sein, mithin das Schiff theoretisch in der eingeschlagenen Richtung weiter segeln. Soll es links, so muß auch das Ruder nach dieser Seite hin gelegt werden, indem man die Pinne nach rechts schiebt. Es bildet alsdann einen Winkel mit der Kiellinie; der am Schiffe entlang gleitende Wasserstrom drückt demgemäß auf die Ruderfläche und schiebt das Hintertheil des Schiffes so lange nach rechts oder dessen Vordertheil nach links, wie die Winkelstellung dauert. Das Umgekehrte findet statt, wenn das Ruder rechts gelegt wird, und auf diese Weise wird durch geschicktes und rechtzeitiges Drehen des Ruders das Schiff auf dem richtigen Curse gehalten, resp. ihm jede beliebige Richtung gegeben.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß die Wirkung des Ruders um so größer ist, je stärker der darauf ausgeübte Wasserdruck wird, und da dieser wieder von der Schnelligkeit abhängt, mit der das Schiff durch das Wasser geht, so wird im allgemeinen ein schnell segelndes Fahrzeug um so besser steuern, bei einem stillliegenden das Ruder aber gar nicht wirken.

Wenngleich nun aber das Ruder im Verhältniß zum ganzen Schiffsgebäude ein kleines Stück ist, so wird es bei den gewaltigen Dimensionen der neueren Panzerschiffe selbst doch immer ein sehr großer Gegenstand, und der von ihm auszuhaltende Wasserdruck ein sehr bedeutender. Die gewöhnliche Drehung mit Hilfe der Flaschenzüge reicht deshalb nicht mehr aus und man hat zu anderen mechanischen Hilfsmitteln seine Zuflucht nehmen müssen. Die Nothwendigkeit hierfür zeigte sich zuerst bei dem ersten englischen Panzerschiffe „Warrior“, in dem bei etwas schlechtem Wetter 36 Mann kaum das Ruder zu halten vermochten. Als neueste Verbesserung hat man als Bewegungsmittel ein durch hydrauliche Kraft getriebenes Räderwerk eingeführt und dem Ruder

selbst eine andere Construction gegeben. Während letzteres sonst mit den an seiner vorderen Fläche angebrachten Haken in die Oesen am Ruderpfosten gehakt wird, seine Drehungsachse also an seiner Vorderkante liegt, dreht sich das neue Balanceruder um Zapfen, die oben und unten im Herz sitzen, und letzteres hat nicht nur hinten, sondern auch vorn einen Ansatz, der halb so breit ist wie der hintere und mit ihm zusammen ungefähr ein Rechteck bildet. Da die Achse bei dieser Construction um ein Drittheil der Ruderbreite rückwärts liegt, so sind bei der Drehung des Ruders nur zwei Drittheile des Wasserdrucks zu überwinden, während für die Steuerung des Schiffes selbst doch die ganze Fläche des Ruders wirksam bleibt. Viele neuere große Panzerschiffe, so auch unser „König Wilhelm", sind mit diesem Balanceruder ausgerüstet. Natürlich bedingt die Anwendung desselben entweder den gänzlichen Fortfall des Ruderpfostens oder eine Verlängerung des Kiels über den Ruderpfosten hinaus bis zu dem Drehungszapfen. Das Balanceruder ist übrigens keine neuere Erfindung, sondern war bei den Schiffen der Mittelmeervölker schon vor 2000 Jahren allgemein gebräuchlich. (Siehe Graser, De veterum re navali.)

Wenn die Einrichtungen am Boden des Schiffes für die Aufnahme der Maschine und des Ruders getroffen sind, kann das Schiff vom Stapel laufen.

Indessen darf man nicht glauben, daß der Bau eines Schiffes so rasch und leicht von Statten geht, wie es hier nach der Beschreibung den Anschein hat. Selbst wenn man ohne Rücksicht auf Kosten eine Corvette in schnellster Frist bauen und so viel Arbeitskräfte daran setzen wollte, als nur irgend verwendbar sind, würde dieselbe unter 8—10 Monaten nicht fertig zu bringen sein. Bei Holzschiffen beeilt man sich aber nie in solcher Weise, wenn nicht die dringendste Nothwendigkeit vorliegt. Eine Hauptbedingung für ihre Dauerhaftigkeit ist die vollständige Austrocknung der Inhölzer, wenn dieselben nach der Beplankung und dem dadurch herbeigeführten Abschluß der Luft nicht sehr bald, vielleicht schon nach zwei bis drei Jahren durch Fäulniß gefährdet werden sollen. Man stellt deshalb gewöhnlich die Holzschiffe verhältnißmäßig schnell in Spanten, läßt sie dann aber ein bis zwei, ja wenn keine Eile erforderlich selbst drei Jahre auf der überdachten Helling stehen, um jede Feuchtigkeit aus den Inhölzern zu entfernen. Unsere Corvette „Hertha" hat 2½ Jahr in Spanten gestanden, bietet aber auch die Garantie einer zwanzigjährigen Haltbarkeit, während z. B. die vor 16 Jahren gebaute Corvette „Danzig", welche in einem Jahre ganz fertig gemacht wurde, schon nach 3 Jahren zum größten Theile verfault war und als untauglich für Kriegszwecke verkauft werden mußte.

In früheren Zeiten, als man noch keine Trockendocks besaß, wurden die Schiffe vor dem Ablauf bekupfert und damit unter Wasser gänzlich fertig gemacht. Dies geschieht zwar jetzt auch noch, wo man keine Dockvorrichtungen besitzt, andernfalls aber ist es immer besser, das Schiff erst nach Ablauf im Dock zu kupfern. Ein vollständiges Dichtschließen der Nähte findet erst im Wasser statt,

und die schon auf Stapel angebrachte Kupferhaut kann auch beim Bau des Ablaufgerüstes und namentlich beim Aufkeilen desselben leicht beschädigt und dadurch die glatte Oberfläche des Schchiffsbodens beeinträchtigt werden, die für die Geschwindigkeit so wesentlich ist.

Der Kupferbeschlag von Holzschiffen unter Wasser und bis etwa 6 Zoll über die Wasserlinie ist nothwendig, wenn dieselben nicht sehr bald einen Theil ihrer Geschwindigkeit verlieren und gegen die Angriffe des Holzwurms (teredo navalis) geschützt sein sollen. Gewöhnliches ungeschütztes Holz bewächst namentlich in tropischen Gewässern, wenn es nur einige Tage ruhig liegt, sehr bald mit Muscheln und vegetabilischen Gebilden, die, wenn sie sich einmal angeheftet, in wenigen Monaten die Holzfläche mit einer mehrere Zoll dicken rauhen Kruste überziehen. Bei Schiffen erhöht ein solcher Anwuchs die Reibung des Wassers am Boden natürlich in großem Maße, hemmt die Geschwindigkeit und reducirt sie oft bis auf die Hälfte. Ein viel gefährlicherer Feind für Schiffsböden ist aber der Bohrwurm, ein etwa 2—3 Zoll langer und 2—3 Linien dicker Wurm mit sehr scharfen und starken Beißzangen bewehrt, der sich in die Bodenplanken einfrißt und darin die schrecklichsten Verheerungen in unglaublich kurzer Zeit anrichtet. Er durchzieht das Holz in zahllosen Gängen und Windungen, zwischen denen er nur Schichten von der Stärke eines Papierblattes stehen läßt, so daß sehr bald die Haltbarkeit zerstört ist und in früheren Zeiten viele hunderte von Schiffen durch ihn zu Grunde gegangen sind. Ursprünglich ein Bewohner der Tropen, hat er sich jedoch auch in nördlichen und südlichen Häfen acclimatisirt und man scheint nirgends vor ihm absolut sicher zu sein. Während er bis jetzt noch nicht in die Ostsee gedrungen ist, findet man ihn bereits in unserm Kriegshafen an der Jade, eben so in einigen englischen und französischen Häfen, während er in andern wieder fehlt. Man hat, um das theure Kupfer zu sparen, die verschiedensten Anstriche und Salben als Schutz gegen Anwuchs und Wurm erfunden, deren Hauptbestandtheil meistens metallische Gifte bilden, aber ohne dadurch vollständigen Erfolg zu erzielen. Ein Beschlag von Zinkplatten sichert zwar gegen den Wurm, aber nicht gegen Anwuchs, und das einzige Radicalmittel gegen beides bleibt immer nur das Kupfer.

Seine im Seewasser erfolgende langsame Oxydation erzeugt ein Gift, das allen organischen Gebilden tödtlich ist und jedes Ansetzen verhindert, wodurch der Schiffsboden, so lange die Platten dauern, stets seine glatte Oberfläche behält.

Man nimmt die Platten durchschnittlich $^1/_{16}$ Zoll stark und sie halten dann ungefähr fünf Jahre, ehe sie ersetzt werden müssen. In neuester Zeit verwendet man jedoch das reine Kupfer seltener, sondern statt dessen eine Legirung aus Kupfer und Zinn, das sogenannte gelbe Metall, welches billiger und eben so haltbar ist.

Eine nothwendige Folge des an und für sich schon kostbaren Bodenbeschlages mit Kupfer und gelbem Metall ist noch eine anderweitige Vertheuerung des

Baues. Sämmtliche Bolzen und Nägel, welche zum Verbande des Schiffes unter Wasser dienen und deren Köpfe mit Kupferhaut in Berührung treten, müssen ebenfalls von Kupfer oder gelbem Metall gefertigt sein, um nicht in kurzer Zeit ruinirt zu werden. Sobald nämlich Kupfer und Eisen sich im Salzwasser berühren, entsteht ein starker galvanischer Strom, der zersetzend auf das Eisen einwirkt und dasselbe sehr bald vollständig zerstört.

Hiermit wäre das Wesentlichste über den Bau der hölzernen Kriegsschiffe gesagt. Bevor jedoch zum Ablauf derselben von der Helling und zu ihrer Ausrüstung übergegangen wird, wollen wir einen Blick auf den Bau der eisernen Panzerschiffe werfen, welcher von dem der hölzernen vielfach abweicht.

Da es indessen schwierig sein würde, dem Leser nur durch Worte ein klares Bild davon zu geben, so ist in der beigefügten Zeichnung ein Theil des halben Querschnitts eines solchen Panzerschiffes, und zwar der deutschen Panzerfregatte „König Wilhelm" in perspectivischer Ansicht dargestellt, bei deren Construction alle neuesten Verbesserungen des Eisenbaues berücksichtigt sind und die selbst in England als die stärkste und zweckmäßigste anerkannt wird.

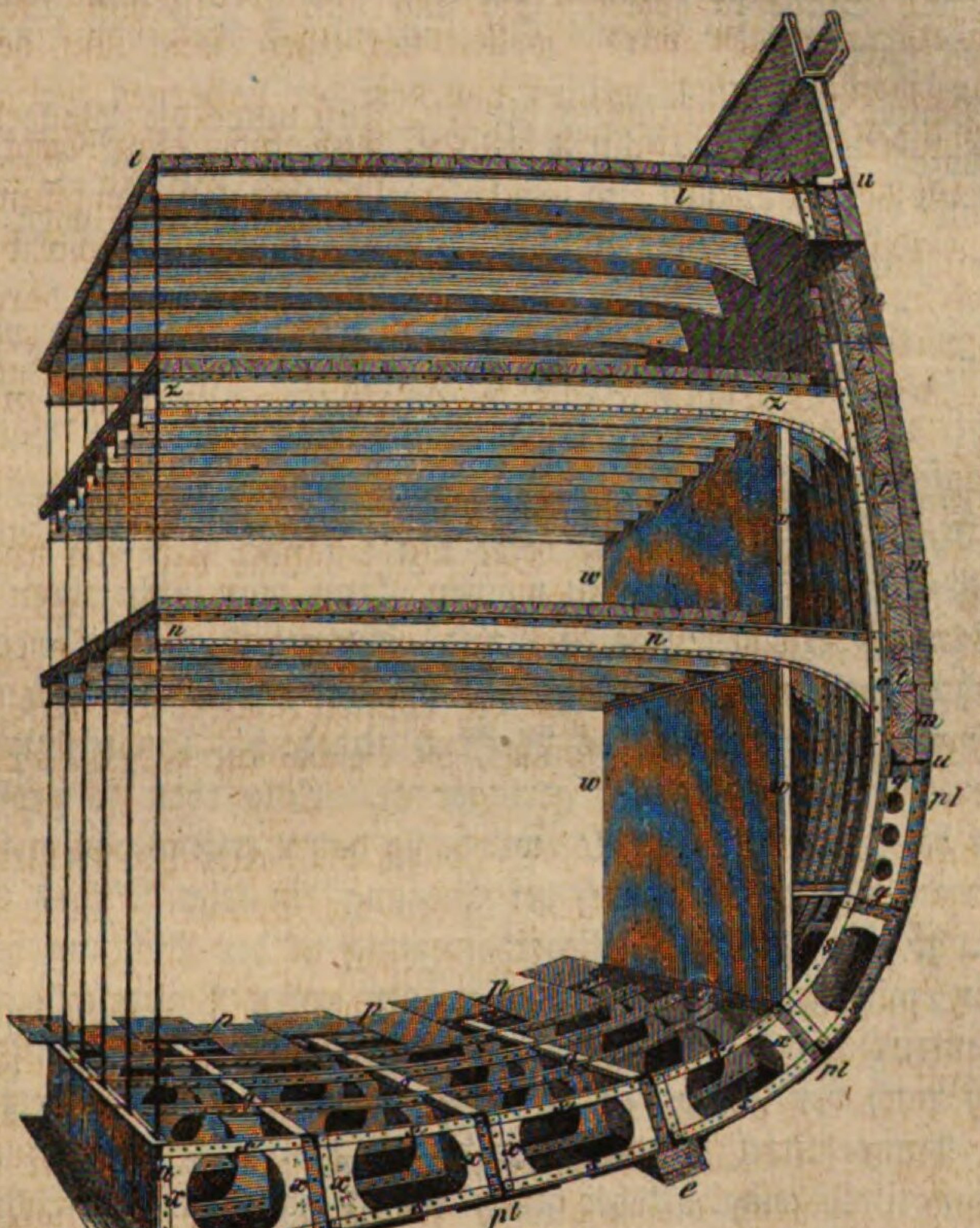
Der Kiel ist aus einem aufrechtstehenden a a und einem horizontalen Stück b a c zusammengesetzt, die beide mit einander vernietet sind. Ersteres ist $4^1/_2$ Fuß hoch und $^3/_4$ Zoll stark, während das letztere aus zwei 1 Zoll starken Eisenplatten besteht. Außerdem hat das Schiff noch zwei hölzerne Seitenkiele d und e an jeder Seite, die wie die Loskiele hölzerner Schiffe wirken und wenn das Schiff an den Grund kommt, die Beschädigung des Eisens möglichst hindern sollen.

Die Winkeleisen s s s und s′ s′ s′, durch die dazwischengesetzten Bleche x x gestützt und in ihrer Form gehalten, bilden die Spanten, die im Boden des Schiffes je 4 Fuß von einander entfernt liegen.

Verband und Stärke der Länge nach erhält das Schiff durch die mit dem aufrechtstehenden Kiel parallel laufenden und wie dieser construirten Gürtungen g g g, deren an jeder Seite sechs liegen und die mit den Spanten ein aus der Figur ersichtliches Rahmwerk bilden, das mit größter Stärke nach allen Richtungen zugleich die möglichste Elasticität und Leichtigkeit verbindet. Nach vorn zu laufen diese Gürtungen, welche stets im rechten Winkel zur äußern Schiffsform bleiben, im Steven zusammen, wodurch dieser eine außerordentliche Festigkeit erhält, die bei einem Stoße des an ihm befestigten Widders sehr in das Gewicht fällt. Dieser Widder ist eine schwere, vorn convex und etwas zugespitzt geformte schmiedeeiserne Platte, deren hervorragendster Punkt unter die Wasserlinie fällt und zum Anrennen feindlicher Schiffe bestimmt ist. Auf der obersten Längsgürtung ruht der Panzer m m mit seiner Futterung t t von Teakholz, das sich bei den Versuchen als das widerstandsfähigste Holz gegen Geschosse gezeigt hat.

Wie man sieht, hat das Schiff einen doppelten Boden. Der äußere be-

steht aus vernieteten Platten pl pl, die unten eine Stärke von 1 Zoll haben und sich weiter nach oben bis 3/4 Zoll verjüngen, der innere aus den Platten p p, die sich theilweise fortnehmen lassen, aber ebenfalls wasserdicht schließen. Dieser doppelte Boden geht bis an die vierte Längsgürtung und steigt dann vertical in der Eisenwand w w bis an das zweite Batteriedeck z z, auf dem die Geschütze stehen, und das 8 Fuß über der Wasserlinie liegt. Abgesehen von dem starken Verbande, den dies doppelte Gehäuse dem Schiffe gibt, bietet



Durchschnitt des Panzerschiffs „König Wilhelm".

es zugleich Sicherheit gegen das Sinken, für den Fall, daß die äußere Haut auf irgend eine Weise beschädigt wird. Das einströmende Wasser kann dann nur bis an die innere Haut dringen, aber es wird dadurch noch auf einen kleineren Platz beschränkt, daß die Zwischenräume zwischen Spanten und Gürtungen auf gewisse Entfernungen durch Ventile wasserdicht abgeschlossen werden können. Außerdem ist der ganze Schiffsraum vom Boden bis zum Batteriedeck durch 9 Querwände in eben so viel wasserdichte Abtheilungen ge-

theilt, und dadurch solche Sicherheit gegen Sinken gegeben, als dies überhaupt möglich ist.

Der Raum zwischen der Wand w w und der Schiffseite bildet die Wallgänge. Sie gewähren freien Zutritt zu der ganzen innern Bordwand und gestatten bei durchschlagenden Geschossen, etwaige Beschädigungen der ersteren auszubessern und Lecke zu verstopfen. Vom Fuße der Wand w w aufwärts liegen die Spanten näher an einander als weiter unten, um dem Panzer eine um so größere Stütze zu geben. Sie sind nur 2 Fuß von einander entfernt und 3/8 Zoll stark.

Der Panzer reicht mittschiffs bis 6 1/2 Fuß unter die Wasserlinie, die äußerste Grenze, bis wohin ein Geschoß selbst bei heftigen Bewegungen des Schiffes unter Wasser wirksam einschlagen kann; hinten und vorn geht er nicht ganz so tief hinunter.

In der Figur ist der Panzer von u bis u′ d. h. also von 6 1/2 Fuß unter Wasser bis an das Oberdeck gezeichnet. In dieser Weise deckt er jedoch nicht das ganze Schiff, sondern nur die sogenannte Batterie, welche 2/3 der Schiffslänge begreift, 40 Fuß hinter dem Vorsteven beginnt und 232 Fuß lang ist, während das ganze Schiff eine Länge von 360 Fuß hat.

Um Panzerschiffe seefähig zu machen, kann man nicht ihren ganzen Körper mit Panzer bekleiden; Vorder- und Hintertheil müssen verhältnißmäßig immer leichter gebaut werden als der mittlere, weil bei ihnen wegen ihrer scharfen Form der Auftrieb des Wassers, d. h. die Unterstützung, welche sie durch letzteres erhalten, so viel geringer ist. Eine eben so große Belastung wie die des bauchigen Mitteltheils, würde sie daher erstens viel mehr anstrengen und gefährden, sodann aber auch bei Seegang ein sehr heftiges Stampfen des Schiffes, d. h. eine Auf- und Niederbewegung in der Richtung der Länge zur Folge haben, wie dies die Erfahrung an den ersten Panzerschiffen gezeigt hat. Man concentrirt daher in neuerer Zeit sowohl Geschütze als Panzer so viel wie möglich nach der Mitte des Schiffes, während man die Extremitäten nur mit einem Panzergürtel umgibt, der ungefähr 6 Fuß unter und 4—5 Fuß über die Wasserlinie reicht. Ueber demselben ist dann die ganze Schiffswand nur von den mit 3/4 zölligen Platten bedeckten Spanten gebildet, durch welche natürlich die Geschosse stets glatt durchschlagen. Indessen hat dies wenig Bedeutung, da alle Maschinentheile und Geschütze hinter Panzer stehen und im Gefechte sich auch die ganze Besatzung hinter diesen zurückzieht.

Da es in der Schlacht jedoch auch häufig vorkommt, daß ein Schiff von seinem Gegner der Länge nach beschossen wird, was die meisten Verheerungen anrichten kann, so muß die Batterie auch nach vorn und hinten geschützt werden, und dies geschieht durch Querwände, welche die Batterie an ihren beiden Enden abschließen, von Bord zu Bord bis auf das Zwischendeck hinuntergehen und aus 10 Zoll starken Teakholzbalken bestehen, über die ein sechszölliger Panzer gelegt

ist. Die vordere dieser Querwände steigt auch noch über das Oberdeck hinauf, um dort zwei Kanonen zu schützen, die in der Kiellinie nach vorn feuern. Die hintere Wand reicht jedoch nur bis an das Oberdeck. Die beiden über ihr auf letzterem stehenden Kanonen werden durch zwei halbrunde gepanzerte Thürme gedeckt, die an jeder Seite des Schiffes etwas nach außen vorgebaut sind und je zwei Pforten haben. Durch dies Arrangement wird es möglich, daß die in den Thürmen stehenden Geschütze unter einem Winkel von 15 Grad zur Kiellinie nach hinten feuern können. Die Panzerplatten werden auf der Holzfutterung überall mit mächtigen Holzschrauben befestigt, deren Köpfe etwas versenkt und mit Kitt egalisirt werden, da sich gezeigt hat, daß dies einen besseren Halt gibt, als die früher gebräuchlichen vernieteten Bolzen, oder Schrauben mit Muttern, bei denen Köpfe und Muttern durch die heftige Erschütterung des Schusses absprangen. Außerdem sind die Platten jedoch auch mit Durchbolzen mit der inneren Schiffswand verbunden.

Die Panzerplatten selbst, welche bei dem „König Wilhelm" in der Wasserlinie und auf der ganzen Batterie eine Dicke von 8 Zoll haben, sonst aber nach unten und den beiden Extremitäten zu sich bis auf 6 und 5 Zoll verjüngen, weil hier die Schüsse wegen der scharfen Form des Schiffes nur unter einem Winkel treffen können und an Kraft verlieren, fertigt man jetzt so lang und breit wie möglich, da ihr Zusammenstoß immer eine schwächere Stelle bildet. Ihre Länge ist 16—20 bei einer Breite von etwa 3 Fuß. Sie werden aus doppeltgepuddeltem besten Eisen gewalzt und müssen möglichst homogen sein, ohne alle Fehler und Risse. Man schneidet und hobelt sie jetzt mit einer solchen Accuratesse, daß man nach dem Anbringen kaum ihre Fugen sieht. Die größeren Biegungen giebt man ihnen in der sogenannten Wiege, einer von starkem Gitterwerk eingeschlossenen Plattform. Auf dem Boden derselben wird durch eiserne Würfel die Form gebildet, in welcher die Platte an das Schiff angebracht werden soll, diese in rothglühendem Zustande darauf gelegt und auf das Modell niedergekeilt, wonach man sie erkalten läßt. Kleinere Biegungen werden kalt unter einer hydraulischen Presse gegeben.

Die Lage der drei Verdecke des Schiffes l l, n n, und z z, ist aus der Zeichnung ersichtlich. Die Decksbalken sind ebenfalls alle von Eisen; sie sind 4 Fuß im Zwischendeck und Oberdeck, aber nur zwei Fuß im Batteriedeck von einander entfernt, weil sie hier die schwere Last der Geschütze zu tragen haben. Ueber den Decksbalken liegen dann noch Eisen- oder Stahlplatten und erst auf diesen die hölzernen Decksplanken. Die Platten des Oberdecks über der Batterie sind von Stahl und $^1/_2$zöllig, vor und hinter derselben $^1/_4$zöllig. Das Batteriedeck hat $^1/_2$zöllige Eisenplatten. Das Zwischendeck ist unter der Batterie gar nicht, hinter derselben mit $^1/_2$zölligen, vor ihr aber mit 2zölligen Platten belegt. Dies geschieht, um dasselbe gegen das Einschlagen von oben kommender Geschosse zu schützen, was leicht möglich ist, da der Panzergürtel im Bug, wie oben bemerkt, nur bis zwei Fuß über die Wasserlinie reicht. Sie

prallen dann aber von den 2zölligen Deckplatten ab und brechen ihre Gewalt an der gepanzerten Querwand.

In dem Vorstehenden sind die Hauptzüge des Eisenbaues angedeutet, so daß sich der Leser ein Bild davon machen kann. Auf sonstige Eigenthümlichkeiten der Panzerschiffe wird noch einmal näher bei der Beschreibung der einzelnen Fahrzeuge der deutschen Marine in der zweiten Abtheilung des Buches zurückgekommen werden. Bemerkt sei nur noch, daß man, wenn an der Helling gebaut wird, die Panzerplatten erst nach dem Ablauf des Schiffes anbringt, weil dies viel bequemer ist und der bloße Rumpf ohne Maschine und sonstige Ausrüstung stets so weit über Wasser liegt, daß die untere Grenze des Panzers sich auch noch darüber befindet.

Das Kupfern der eisernen Schiffe und des unter Wasser liegenden Panzers hat bis vor kurzem der früher erwähnte galvanische Strom verhindert, und trotz aller Anstriche bewächst der Boden derart, daß er in tropischen Gegenden alle drei bis vier Monate gereinigt und das Schiff dazu in ein Dock gebracht werden muß. Ich sah in Hongkong ein eisernes Dampfschiff im Dock, das vier Monate im Golf von Petschili still gelegen hatte. Sein ganzer Boden war mit einer drei Zoll hohen fast felsharten Schicht von Muscheln und Korallen bewachsen und es hatte dadurch in der kurzen Zeit von seiner ursprünglich 12 Knoten betragenden Geschwindigkeit über die Hälfte eingebüßt.

Schnelligkeit und die damit in engem Zusammenhang stehende Manövrirfähigkeit sind für Kriegsschiffe der Jetztzeit unerläßliche Eigenschaften, ohne welche die colossalsten Dimensionen und die schwerste Armatur behenden Feinden gegenüber nur relativen Werth haben.

Es ist daher von größter Wichtigkeit, dieselben den Fahrzeugen nicht allein durch den Bau zu geben, sondern sie ihnen auf die Dauer auch zu erhalten, und diese Frage tritt bei Panzerschiffen besonders in den Vordergrund. Will man Schiffe, wie „Bellerophon“, „Monarch“, „König Wilhelm“ und ähnliche in die Tropen schicken, so werden sie in wenigen Monaten dicht bewachsen sein, ohne daß man im Stande ist, sie wieder zu reinigen, weil es im Auslande nur sehr wenige Docks gibt, um sie aufzunehmen und weil deren Herstellung Millionen erfordert.

Vergebens hat man bis jetzt versucht, Eisen auf chemischem Wege zu kupfern und dadurch das gesuchte Problem zu lösen. Ebensowenig scheinen sich bislang die verschiedenen Anstriche zu bewähren. Man hat deshalb allen Scharfsinn auf die Herstellung eines Kupferbeschlags verwandt, der das Eisen nicht schädigen kann. Nach vielfach fehlgeschlagenen Experimenten ist es einem französischen Marineoffizier, dem Capitän Roux, gelungen, diese Frage einigermaßen befriedigend zu lösen.

Durch einen besonderen Kitt, den er erfunden, und von dem er eine Lage zwischen das Eisen und die Kupferplatte placirt, verhindert er jede Berührung der beiden Metalle im Seewasser und die Erzeugung des gefähr-

lichen galvanischen Stromes. Die Befestigung der Platten geschieht nicht wie bei Holzschiffen durch einfaches Aufnageln, sondern durch kupferne Niete, die zuerst in den Eisenplatten befestigt werden und über deren Köpfe man die vorher danach gelochten Kupferplatten streift, um sie sodann fest zu nieten.

Mehrere der neuen französischen Panzerschiffe sind auf diese Weise gekupfert worden und die Methode hat sich auch ziemlich bewährt, jedoch muß ein solcher Schiffsboden vor jeder Berührung mit harten Gegenständen bewahrt werden, weil sonst leicht die Isolirung zerstört wird und dann natürlich sofort die Zersetzung des Eisens vor sich geht.

Bei der französischen Panzerfregatte „Revanche" hatte eine solche Verletzung der Kupferhaut stattgefunden, ohne daß sie gleich bemerkt worden war. Als 14 Tage darauf ein Taucher die schadhafte Stelle zufällig entdeckte, fand sich bei näherer Untersuchung, daß die Panzerplatten in der Nähe überall einen halben Zoll tief angefressen waren. Außer in der französischen Panzerflotte ist das Roux'sche Verfahren bis jetzt jedoch noch nicht adoptirt und unsere vier eisernen Panzerschiffe „König Wilhelm", „Kronprinz", „Friedrich Carl" und „Arminius" haben nur gestrichene Böden. Man setzt diesen Anstrichen, wie bereits bemerkt, möglichst viel metallische Gifte bei, um den Anwuchs organischer Gebilde zu verhindern, erreicht den Zweck aber nur unvollkommen.

In neuester Zeit hat jedoch ein gewisser W e l s h in Portsmouth einen Anstrich erfunden, der wenigstens der wirksamste von allen zu sein scheint. Wie Roux bestreicht er das Eisen zuerst mit einer isolirenden Cementschicht, die Elasticität besitzt, um bei den Bewegungen des Schiffes nicht zu brechen. Auf diese Schicht wird Kupfer gebracht, aber nicht wie bei Roux in Platten, sondern fein gekörnt. Die Körner kleben in der oberen Cementschicht fest und bilden dann einen Kupferüberzug. Das Verfahren ist im Principe also dasselbe, aber in der Ausführung ganz bedeutend einfacher und billiger.

Die Panzerfregatte „Kronprinz" wurde im August 1869 beim Docken an 5 verschiedenen Stellen ihres Bodens mit Proben dieses Anstriches versehen. Dieselben wurden sowohl beim nächsten Docken im Winter 1870 als ein Jahr später v o l l s t ä n d i g rein befunden, während der ganze übrige Boden zollhoch bewachsen war. Eine genauere Untersuchung des Eisens unter und neben dem Anstrich ergab, daß auch nicht eine Spur von Oxydation vorhanden war. Es empfiehlt sich daher, ausgedehnte Versuche mit diesem Anstriche anzustellen, da er das angestrebte Problem endlich gelöst zu haben scheint.

Wir können nun zu dem A b l a u f des S c h i f f e s übergehen, d. h. zu dem Act, der es seinem eigentlichen Elemente, dem Wasser übergibt.

So lange das Schiff auf Stapel steht und in dem Verhältniß wie sein Bau fortschreitet, wird es durch Stützen festgestellt, die die Bestimmung haben, sowohl das ganze Gebäude an Ort und Stelle als auch die einzelnen Theile unter sich in der richtigen Lage zu halten. Die Zahl dieser Stützen ist

deshalb sehr groß und beläuft sich auf mehrere hunderte, da es darauf ankommt, daß sie alle Theile des Schiffes gleichmäßig tragen.

Soll nun das Schiff vom Stapel laufen, so müssen natürlich diese Stützen entfernt, und muß dafür eine andere temporäre Unterlage geschaffen werden auf der das Schiff von der schiefen Ebene der Helling gleiten kann, ohne äußere Hindernisse zu finden, oder um nicht, bevor es vom Wasser getragen wird, das Gleichgewicht zu verlieren und auf die Seite zu fallen. Das Gewicht eines größeren Schiffrumpfes ist so bedeutend (40—50,000 Ctr.), daß an ein gleichmäßiges Heben desselben ohne Aufwendung der großartigsten Mittel und Maschinen nicht gedacht werden kann. Trotzdem muß der Kiel von den Stapelklötzen, auf denen das ganze Gebäude mit so gewaltigem Drucke lastet, heruntergebracht werden, damit das Schiff laufen kann, und dies geschieht auf folgende Weise.

Längs der Stapelklötze wird zu beiden Seiten eine Balkenverbindung auf die Helling gelegt und an dieser befestigt. Sie hat die Länge des ganzen Schiffes und reicht außerdem bis zum Uebergange der Vorhelling in das tiefe Wasser. Auf ihr ruht eine horizontale Fläche von starken Planken (Schmierplanken), an deren Außenkante eine aufrechtstehende Planke angebracht ist, damit der darauf laufende Schlitten resp. Läufer beim Ablauf des Schiffes nicht seitwärts ausweichen kann. Die ganze Vorrichtung heißt das Ablaufsgerüst. Es ist in allen seinen Theilen fest und bildet ein Ganzes. Auf den Schmierplanken ruht der Schlitten, dessen unterer Theil im besondern Läufer genannt wird. Er ist aus doppelten Balkenlagen, die circa $^3/_4$ der ganzen Schiffslänge haben, hergestellt und erhöht sich vorn und hinten in aufrechtstehenden Stützen, die in Planken stoßen, um Vorder- und Hinterheil des Schiffes zu tragen. Die doppelte Balkenlage des Läufers dient dazu, um zwischen seinen mittleren Flächen den Schlitten fest unter das Schiff zu keilen, und damit letzterer dabei nicht ausweichen kann, wird er durch starke Holzzapfen oder Führungen gehalten. Die erwähnten eng an einander stehenden aufrechten Stützen sind mit ihren untern Enden in den obern Theil des Läufers eingelassen. Oben am Schiff stützen sie sich zwischen zwei starke Planken, die zu diesem Zweck mit Klampen oder Knieen genügend verbolzt und erst beim Kupfern des Schiffes im Dock wieder entfernt werden.

Die obere Fläche der Schmierplanken und die untere des Läufers werden vorher mit einer heißen Mischung aus Fett und grüner Seife geschmiert, damit letzterer auf seiner Unterlage leicht gleiten kann.

Ist alles soweit vorbereitet, daß der Ablauf erfolgen kann, so wird das ganze Gerüst gehoben, und zwar vermittelst großer Keile (Lorwen), die man von vorn bis hinten, von innen und außen zwischen die beiden Hälften des Läufers setzt und durch hunderte von Zimmerleuten gleichzeitig antreiben läßt. Die dadurch ausgeübte Kraft ist eine enorme, und wenn sie das Schiff auch nicht zu heben vermag, so erfüllt sie doch den Zweck, den Druck des Schif-

fes auf die Stapelklötze und die Stützen gleichmäßig auf das Ablaufsgerüst zu übertragen und ohne Gefährdung des Baues die Stapelklötze oder wenigstens deren oberste Lage unter dem Kiel fortzuspalten, so wie die Stützen fortzunehmen. Dadurch wird der Kiel frei und das Schiff ruht mit seiner Kimm überall anschließend auf dem Gerüst.

Das Fortnehmen der Stützen und das Spalten der Stapelklötze beginnt von hinten, d. h. dort wo das Schiff am tiefsten steht, und gleichzeitig wird das Wasser in die vorher zum Legen des Schlittens ausgepumpte Helling gelassen. Die vier vorderen Stapelklötze und einige Stützen läßt man jedoch bis zu dem Augenblicke stehen, wo der wirkliche Ablauf erfolgen soll. Sobald der Befehl dazu gegeben, werden die vorderen Keile der Läufer noch einmal angetrieben, die letzten Stützen entfernt und die vier Klemmklötze fortgespalten, der stolze Bau setzt sich in Bewegung und gleitet auf dem Schlitten majestätisch in das Wasser unter dem tausendfachen Hurrahruf der Zuschauer, die sich zu dem imposanten Schauspiele stets sehr zahlreich einzufinden pflegen.

Nicht immer jedoch geht alles so nach Wunsch von Statten. Irgend ein kleiner Fehler in der Construction des Schlittens oder Läufers oder andere Zufälligkeiten halten den Coloß gebannt und er weicht nicht von seiner Stelle. Alsdann versucht man durch weiteres Antreiben der Keile dem Schiffe einen abermaligen Impuls zur Fortsetzung der Bewegung zu geben. Vermögen diese nicht schnell und intensiv genug die Last zu heben, so wendet man hydraulische Pressen an, deren Action man, wenn angängig, noch dadurch unterstützt, daß man den schon im Wasser befindlichen Theil des Schiffes durch Luftkasten oder Flöße hebt.

Oefter hilft jedoch auch alles dieses nicht, und man ist genöthigt, durch Flaschenzüge resp. durch Vorspann von Dampfern dem Ablauf zu Hilfe zu kommen.

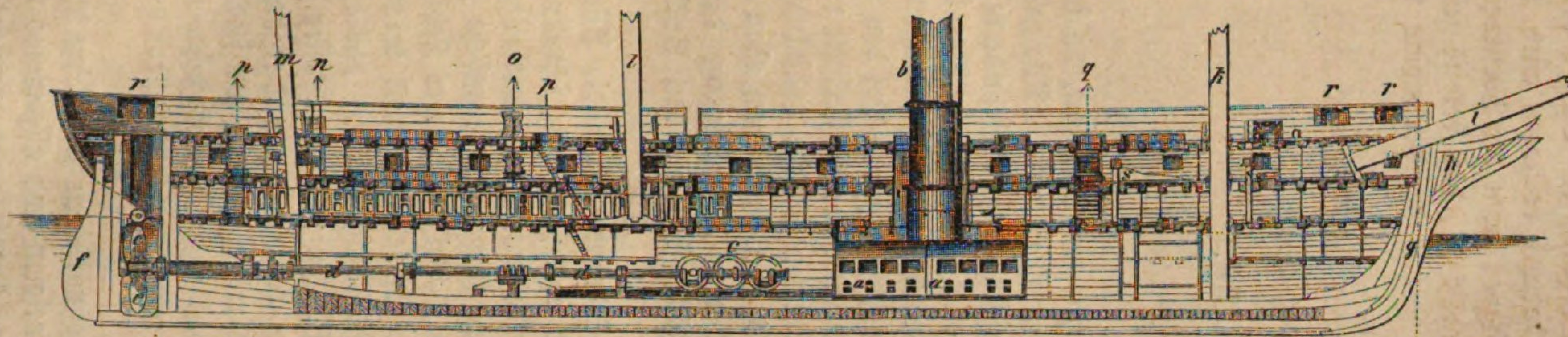
Ein Zusammenwirken aller dieser Mittel im größten Maßstabe erforderte z. B. der 1865 erfolgte Ablauf der englischen Panzerfregatte „Northumberland", bei dem man trotz alledem Wochen gebrauchte, um das Schiff zu Wasser zu bringen.

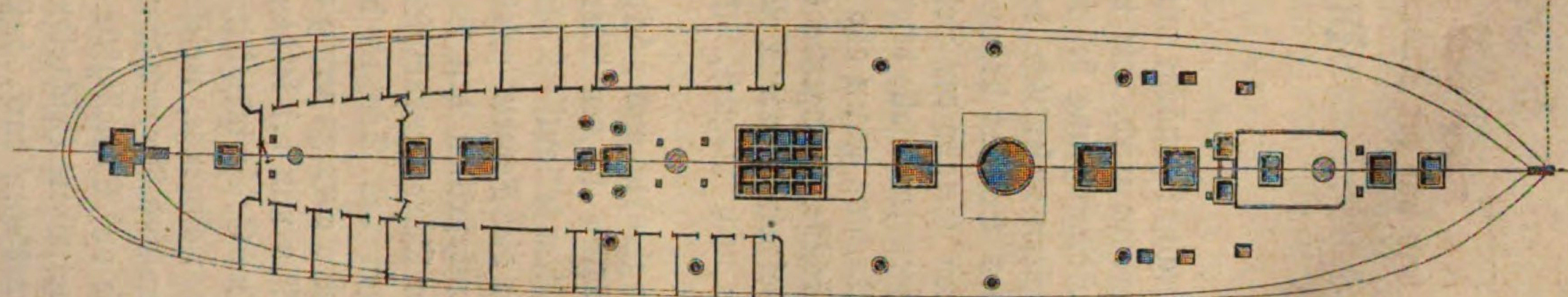
Sehr häufig ist die Breite des Hafens nicht so groß, um das vom Stapel gelassene Schiff frei auslaufen zu lassen, ehe der Anker fällt. In diesem Falle wird die Heftigkeit seines anfänglichen Laufes durch starke, am Lande verankerte Kabeltaue gehemmt, deren Buchten durch dünneres Tauwerk zusammengebunden werden. Letzteres muß dann erst brechen, bevor die starken Taue zur Tracht kommen, und nimmt dadurch einen großen Theil des ersten Stoßes fort. Will man noch sicherer gehen, so befestigt man das Kabeltau, statt an einem festliegenden Anker, an einer Bremse, d. h. an einem keilförmig zu gespitzten Balken von 50—70 Fuß Länge, der sich in einem massiv construirten Joche allmählich festklemmt.

Unmittelbar vor dem Ablauf findet gewöhnlich die Taufe des Schiffes statt, eine Ceremonie, die von einer Dame dadurch vollzogen wird, daß dieselbe eine vom Bug herabhängende Flasche Champagner gegen den Vorsteven schleudert und an ihm zerschellen läßt. Da das Kriegsschiff jedoch bereits seinen Namen empfängt, sobald der Kiel gestreckt wird, so hat die Ceremonie weiter keine tiefere Bedeutung.

Nach dem Ablauf wird das Schiff dann im Dock gekupfert, das Ruder eingehängt und mit der Ausrüstung vorgegangen.

Längendurchschnitt einer hölzernen Schraubencorvette.





Plan des Zwischendeckes.

Erläuterungen zum Längendurchschnitt: a a Kessel. b Schornstein. c Maschinenraum. d d Schraubenwelle. e e Schraube für Ruder. f Ruder. g Vorsteven. h Gallion. i Bugspriet. k Fockmast. l Großmast. m Besanmast. n Steuerräder. o Gangspille. p q Luken. r r r Pforten für Oberdeckgeschütze. s s Betinge.

Die Ausrüstung.

Diese beginnt zunächst mit dem Einsetzen der Maschine, da kein Kriegsschiff mehr gebaut wird, dem man nicht Dampfkraft gäbe. Alle größeren und zur activen Kriegführung bestimmten Schiffe sind Schraubendampfer, weil bei Raddampfern wesentliche bewegende Theile der Maschine über Wasser und außerhalb des Schiffes liegen müssen, wodurch sie den feindlichen Geschossen und der steten Gefahr der Beschädigung ausgesetzt sind. Bei den Schraubenmaschinen liegen jedoch alle bewegende Theile unter der Wasserlinie und erhalten durch diese Deckung gegen alle direct abgefeuerten Schüsse vollständigen Schutz. Durch im Schiffe springende Granaten, so wie durch von oben und unter einem Winkel einfallende Vollgeschosse ist eine Beschädigung der Maschine zwar immer noch möglich, aber solche Fälle sind zu den Ausnahmen zu zählen.

Früher glaubte man, selbst als die Schraube schon die Alleinherrschaft für Schlachtschiffe in den Marinen erlangt hatte, daß für schnelle Fahrzeuge, wie z. B. transatlantische Postdampfer, Radmaschinen vortheilhafter seien, indessen hat die Neuzeit gelehrt, daß auch für weite oceanische Fahrten die Schraube unbestritten den Vorzug verdient. Bei geringerem Kohlenverbrauch entwickelt der Schraubendampfer auch größere Schnelligkeit, weil bei den seitlichen Schwankungen des Schiffes die Räder ungünstig wirken, das eine stets zu viel, das andre aber zu wenig eingetaucht ist. In ruhigem Wasser dagegen auf kürzeren Reisen und bei leichten Fahrzeugen von geringem Tiefgange geben die Räder größere Geschwindigkeit, und deshalb wählt man sie für solche der Flotte angehörigen Fahrzeuge, welche nicht für das eigentliche Gefecht, sondern nur zu Depeschen und Recognoscirungsdiensten verwandt werden, bei denen es also vorzugsweise auf Schnelligkeit ankommt.

Auf eine nähere Beschreibung der Dampfmaschinen selbst kann ich verzichten, da ich voraussetzen darf, daß deren Principien und allgemeine Construction bekannt sind. Ich füge deshalb nur einige Bemerkungen namentlich mit Bezug auf Schiffsdampfmaschinen bei.

Dieselben sind in letzter Zeit, seit Erfindung der Panzerschiffe, zu ganz außergewöhnlichen Dimensionen gewachsen. Seit dem Krimkriege, in dem zum ersten Male eine Eisenpanzerung der Schiffswände in den zum Angriff auf Kinburn verwandten französischen schwimmenden Batterien auftrat, hat ein beständiger Kampf zwischen Panzer und Kanone stattgefunden. Während 1860 noch ein 4½″ starker Panzer für alle Geschosse sich als undurchdringlich erwies, sind jetzt bereits Geschütze construirt, welche 9″ und 10″, ja 12″ starke Panzer durchschlagen.

Die Folge dieses Kampfes ist ein stetes Wachsthum der Panzerplatten gewesen, deren Gewicht wieder eine beständige Vergrößerung der Schiffe hervorgerufen hat. Die Maschinen mußten demgemäß ebenfalls vergrößert werden, um den Schiffen die nothwendige Geschwindigkeit zu verleihen, und so ist es gekommen, daß diese in neuester Zeit wahrhaft colossale Dimensionen angenommen haben.

Während für die früheren hölzernen Schraubenlinienschiffe 800 Pferdekräfte so ziemlich als Grenze angesehen wurden, ist man bei „Monarch“, „Hercules“ und „Devastation“, drei der neuesten und stärksten Panzerschiffe der englischen Marine, bereits bei 1200 Pferdekraft angelangt, und unsere Panzerfregatte „König Wilhelm“ hat eine Maschine von 1150 Pferdekraft, die das Riesenschiff mit einer Geschwindigkeit von 14 Knoten durch das Wasser treibt.

Dieser Unterschied wird aber noch bedeutend größer, wenn man in Betracht zieht, wie sehr durch die neueren Verbesserungen in der Construction der Maschine ihr Nutzeffect gegen früher erhöht ist.

Die Bezeichnung „Pferdekraft“ für die Leistungsfähigkeit einer Maschine schreibt sich aus den frühesten Zeiten der Anwendung des Dampfes auf gewerbliche Zwecke her. Die ersten Dampfmaschinen wurden in Bergwerken zum Heben von Lasten benutzt, und man bestimmte deshalb ihren Nutzeffect durch Vergleichung mit den bisherigen Leistungen der durch sie verdrängten Roßwerke. Es wurde berechnet, daß ein Pferd im Stande sei, eine Last von 33,000 Pfd. in einer Minute einen Fuß hoch zu heben, und dies wurde bei Bestimmung der Maschinenkraft als Maßeinheit angenommen. Diese Meßmethode ist noch jetzt gültig, indessen sind seit jener Zeit die Maschinen so vervollkommnet, daß sie durchaus nicht mehr richtig ist. Wenn in früheren Zeiten eine Maschine so und so viel Pferdekräfte hatte, dann producirte sie eine gewisse Quantität Dampf, welcher mit einer bestimmten Spannung auf Kolben von so und so viel Zoll Durchmesser wirkte und nach Ueberwindung einer gewissen Reibung den und den Nutzeffect ergab.

Jetzt liegt die Sache aber ganz anders. Verbesserte Constructionen der einzelnen Maschinentheile, vortheilhaftere Benutzung des Dampfes, Verminderung der Reibung zc. haben den wirklichen Nutzeffect so außerordentlich erhöht, daß vor etwa 10 Jahren schon das Verhältniß zwischen den nominellen

Pferdekräften und den wirklich geleisteten oder, wie man es bezeichnet, den indicirten sich wie 1: 4 stellte, jetzt aber 1: 6 ist.

Der „König Wilhelm" entwickelt also mit seiner Maschine 6900 wirkliche Pferdekräfte statt der 1150 nominellen.

Ein schwacher Punkt der Kriegsdampfschiffe bleibt jedoch immer der Umstand, daß die Dauer der Maschinenleistungen zu diesen selbst in einem höchst ungünstigen Verhältnisse steht, weil die Schiffe nur eine relativ geringe Quantität von Kohlen an Bord nehmen können.

Eine Maschine, wie die des „König Wilhelm", gebraucht, selbst mit den neuesten Verbesserungen für Kohlenersparnisse in der Form von Ueberhitzungsapparat, Oberflächencondensator und Expansionscylinder, mit vollem Dampf ungefähr 66 Centner per Stunde.

Der Kohlenconsum pro 24 Stunden mit voller Kraft beläuft sich also auf 1600 Ctr. Die disponiblen Kohlenräume, welche sowohl durch die Tragfähigkeit des Schiffes, als auch durch die für die Gefechtsfähigkeit, Proviant, Mannschaftsräume 2c. erforderlichen Localitäten beschränkt werden, fassen aber nur 14,000 Ctr., und das Schiff kann deshalb nur für 8 Tage mit voller Kraft oder etwa für 11 Tage mit reducirter Geschwindigkeit Feuerung mit sich führen.

Ein Mangel der Schraube ist ferner ihre leichte Gefährdung durch Hindernisse, die im Wasser selbst befindlich sind. Wenn ihre Lage unter Wasser sie auch gegen Geschosse schützt, so kann ein Tau, das über Bord hängt und in die Schraube geräth, dieselbe leicht auf lange Zeit zum Stillstande und das Schiff dadurch in die kritischste Lage bringen, wie dies schon häufig der Fall gewesen ist.

Wenn es unter günstigen Umständen auch gelingen kann, mit Hilfe der an Bord jedes größeren Kriegsschiffes befindlichen Taucherapparate die Schraube allmählich wieder zu klaren, so dauert dies doch immer Stunden, und ein so langes Stillliegen würde in der Schlacht das Schicksal des betreffenden Schiffes bald besiegeln. Ein einziger feindlicher Widderstoß würde es eben so schnell in den Abgrund versenken wie Tegethoffs Admiralschiff die italienische Panzerfregatte „Re d'Italia" bei Lissa. Im Gefecht tritt die Gefahr, eine unklare Schraube zu erhalten, aber grade am leichtesten ein. Man construirt zwar jetzt Masten, Raaen und deren Haltetaue von Eisen resp. Draht, die bei etwaigem Abgeschossenwerden durch ihr Gewicht schnell sinken und dadurch außer den Bereich der Schraube kommen sollen, allein mit jenen Theilen stehen noch eine Menge anderer Taue von Hanf in Verbindung, die die abgeschossenen Stücke wieder am Sinken hindern und deren Abschneiden viel Zeit fortnimmt. Ein zeitweises Stillstehen wird deshalb bei dergleichen Vorfällen immer ein nothwendiges Uebel sein und kann die verhängnißvollsten Folgen nach sich ziehen.

Wie leicht ein solches Unklarwerden selbst bei größter Vorsicht und ohne

Besorgniß vor sonstiger durch Stillstand der Maschine erwachsender Gefahr möglich ist, beweist der Unfall, der die deutsche Panzerfregatte „Prinz Friedrich Carl“ auf ihrer Ueberfahrt von Toulon nach Kiel betraf. Bekanntlich verlor das Schiff auf der Höhe vor Cap Finisterre durch heftiges Schlingern in hohem Seegange nach einander zwei seiner Masten. Bei dem Falle derselben wurde jedesmal sofort die Maschine angehalten, bis man die Takelung gänzlich frei vom Schiffe wähnte. Bei dem ersten Maste ging auch alles gut, bei dem zweiten hatte sich jedoch Tauwerk am Schiffsboden angehakt, das von Bord nicht zu sehen war. Dies verwickelte sich in die Schraube, und es dauerte über zwei Stunden, bis letztere wieder davon befreit werden konnte.

Man hat in neuester Zeit versucht, die Bemastung der Panzerschiffe zu verkürzen, um die abgeschossenen Theile möglichst auf das Deck fallen zu lassen und allen möglichen Scharfsinn aufgewandt, um vor dem Gefecht die oberen Theile der Betakelung herunternehmen zu können, indessen hat dies seine Grenzen und kann den beregten Uebelstand nur unvollständig beseitigen. Wenn man auch einzelne Panzerschiffe, wie das bekannte amerikanische Thurmschiff „Miantonomoh“, ohne Masten über den Ocean geschickt hat, so darf man nicht annehmen, daß dies Modell in Zukunft für den Panzerschiffbau maßgebend sein wird. Das Fahrzeug wurde gewissermaßen auf „die Schau“ nach Europa gesandt, um verkauft zu werden, weil man es in Nordamerika nicht gebrauchen konnte. In Anlaß des bei der Luxemburger Frage drohenden Conflictes mit Deutschland kaufte Frankreich dies Schiff. Eine Zeit lang wurde es auch während des letzten Krieges zur Blokade unsre Nordseeströme verwandt, zeigte sich aber als ein so schlechtes Seeschiff, daß es bald wieder nach Frankreich geschickt werden mußte. Für Küstenvertheidigung wird man derartige Fahrzeuge immer ohne Masten construiren können; Schiffe aber, die über den Ocean fahren, und nicht wie der Miantonomoh sich von zwei Dampfschiffen als Sauvegarde begleiten lassen sollen, müssen eine Bemastung haben weil sie sonst verloren wären, sobald ihrer Maschine etwas passirte. Dieselbe muß außerdem auch eine gewisse Höhe besitzen und eine entsprechende Segelfläche entfalten können, um das Schiff, wenn auch nur mit geringer Fahrt, durch das Wasser zu treiben und es steuerfähig zu machen. Endlich zwingt auch der Kostenpunkt den Kriegsschiffen die Bemastung auf. Der Wind ist billig, die Maschinenfeuerung aber sehr theuer. Wollte man z. B. ein Schiff wie den „König Wilhelm“ unter Dampf allein nach Japan schicken, welche Strecke eine directe Entfernung von 5000 geographischen Meilen repräsentirt, so würde die bloße Hinreise dem Staate nach den billig angenommenen Durchschnittspreisen von 15 Thlr. pro Tonne Kohlen im Auslande und selbst mit halber Kraft ungefähr die runde Summe von 100,000 Thlr. kosten, die in 10 Wochen verdampft wären, während sich die Kosten der Feuerung mit entsprechender Bemastung und Windbenutzung auf etwa den zwanzigsten Theil belaufen könnten.

Man wird deshalb allen für transatlantische Reisen bestimmten Kriegsschiffen eine Bemastung lassen und die dadurch der Schraube und dem Schiffe erwachsenden Gefahren mit in den Kauf nehmen müssen.

Ein fernerer Mangel der einfachen Schraube ist die Schwierigkeit, durch sie den langen Schiffen der Neuzeit unter allen Umständen diejenige Manövrirfähigkeit zu geben, welche besonders für Kriegszwecke so wesentlich ist. So lange das Schiff mit ziemlicher Schnelligkeit vorwärts geht, steuert es auch entsprechend, läßt man die Schraube aber rückwärts schlagen, wodurch der durch sie erzeugte Wasserstrom nach vorwärts geleitet wird, mithin nicht auf das hinter der Schraube befindliche Ruder wirken kann, so wird die Steuerfähigkeit sehr beeinträchtigt und hört oft gänzlich auf. Kurze Drehungen mit Schraubenschiffen auszuführen, ist deshalb eben so schwierig als zeitraubend und oft ganz unmöglich. Da dies Manöver indessen oft von größter Wichtigkeit ist, so hat man es durch Anbringen von 2 Schrauben, und zwar mit ziemlichem Erfolg, zu ermöglichen gesucht. Statt einer Maschine mit einer Schraube, hat man zwei Maschinen in das Schiff gesetzt, die unabhängig von einander je eine Schraube treiben, welche nicht in der Mittellinie des Schiffs, sondern je an einer Seite des Hinterschiffs heraustritt. Bei beabsichtigten Drehungen läßt man dann die eine Schraube vor-, die andere rückwärts schlagen. Es entsteht dadurch ein Hebelarm, dessen Länge gleich der Entfernung der beiden Schrauben von einander ist, an dessen beiden Enden entgegengesetzte Kräfte wirken, und das Schiff wird dadurch in verhältnißmäßig kurzem Bogen gedreht.

Das deutsche Panzerfahrzeug „Prinz Adalbert" hat solche Zwillingsschrauben. Um deren Wellen jedoch die nöthige Unterstützung zu geben, sind dieselben nicht, wie es gewöhnlich der Fall ist, an der Seite des Schiffs hinausgeführt, sondern das Schiff ist so gebaut, daß es sich hinten unter Wasser in zwei Schiffe mit zwei Kielen, Steven und Ruderpfosten theilt, während es vorn nur eins bildet. Die sonstigen erwähnten Schwächen der Schraube haften jedoch auch den Doppelschrauben an und ihr einziger Vorzug ist der der besseren Manövrirfähigkeit.

Wie indessen der menschliche Geist nie ruht, wo es gilt, die sich ihm entgegenstellenden Schwierigkeiten zu überwinden und wäre dies auch nur zum Zwecke der Zerstörung, so haben die Schwächen der Schrauben Anlaß zur Erfindung einer neuen bewegenden Kraft für Schiffe gegeben, die bis jetzt zwar erst in wenigen Fällen zur Anwendung gekommen, aber gleich bei ihrem ersten Auftreten sich verhältnißmäßig so vollkommen gezeigt hat, daß sie der Beachtung werth ist und aller Wahrscheinlichkeit nach bald als Rival der Schraube, wenigstens für gewisse Schiffsklassen, sich Geltung verschaffen wird. Dies ist die hydraulische Reaction, eine Erfindung des englischen Ingenieurs Ruthven in London und des deutschen Schiffsbaumeisters A. Seydell in Stettin. Sie wurde praktisch zuerst in Deutschland vor

12 Jahren durch den Bau des Dampfschiffes „Alber" bethätigt, welches von Seydell construirt, seitdem als Passagierschiff auf der Oder und während der letzten Jahre auf der Spree gefahren hat, ohne indessen Nachahmung oder auch nur das Interesse zu finden, welches das System in so hohem Grade verdient. In Belgien sind seitdem noch zwei und in England ebenfalls zwei Reactionsschiffe gebaut, und unter letzteren das Panzerschiff „Waterwitch". Mit der „Waterwitch" ließ die englische Admiralität gleichzeitig zwei andere Panzerfahrzeuge, die „Viper" und „Vixen", von ganz gleichen Dimensionen und mit derselben Maschinenkraft wie erstere, aber mit Doppelschrauben versehen, bauen und Anfang 1867 mit allen dreien vergleichende Proben anstellen. Dieselben fielen zu Gunsten der Doppelschrauben aus, aber deren Vorzug erwies sich nur gering. Mit Bezug auf die entwickelte Schnelligkeit betrug er nur einen halben Knoten (1250 Schritt) in der Stunde.

Bedenkt man aber, daß mit der Schraube seit 1840 experimentirt und stets an ihr verbessert wird, daß die ersten Schrauben den Schiffen kaum eine Geschwindigkeit von 6 Knoten gaben, und daß die „Waterwitch" als erster Repräsentant der hydraulischen Reaction für Seeschiffe gleich mit 9½ Knoten debütirte, so sollte man der Entwickelung der neuen Kraft um so größere Aufmerksamkeit zuwenden, als sie außerdem andere bedeutende Vortheile bietet. Das Princip derselben ist folgendes. Die im Schiffe befindliche Dampfmaschine treibt anstatt einer Rad- oder Schraubenwelle eine Centrifugalpumpe, welche ihr Wasser durch Oeffnungen im Boden des Schiffes empfängt und dasselbe als einen permanenten Strom von großer Geschwindigkeit und entsprechendem Volumen durch zwei Röhren wieder fortschleudert. Diese Röhren führen nach beiden Seiten außenbords in der Mitte des Schiffes, und münden dort in der Nähe der Wasserlinie in ein anderes Rohr, das parallel dem Schiffe eng an dessen Seiten anliegt, und sich sowohl nach hinten als nach vorn öffnet. Ein Ventil von besonderer Construction regulirt den Weg des ausströmenden Wassers und ein einfaches Hebelwerk setzt den commandirenden Officier auf dem Oberdeck in den Stand, je nach Belieben durch einen Druck das Wasser nach hinten oder nach vorn ausströmen zu lassen.

Die günstigste Lage der Röhren außenbords ist grade über der Wasserlinie, jedoch macht es nach den angestellten Versuchen nur wenig Unterschied, wenn sie einige Fuß unter dem Wasserspiegel placirt sind. Die Wirkung des ausströmenden Wassers auf die Fortbewegung des Schiffes erklärt sich dem Laien am einfachsten aus einem populären Beispiele. Steigt man aus einem Boote an Land und wird dasselbe am Ufer nicht festgehalten, so wird es durch den Druck des Fußes regelmäßig vom Ufer zurückfliegen. Der Wasserstrahl ist nun der permanente Druck des Fußes und das Schiff das dadurch beständig ausgleitende Boot, dessen Geschwindigkeit um so mehr wächst, je heftiger der Druck ist.

Die besonderen Vorzüge dieser Construction bestehen hauptsächlich in fol-

gendem. Die Schraube mit ihren Mängeln fällt fort und die Construction des hinteren Schiffes wird um so einfacher und naturgemäßer. Eine Beschädigung des Ruders hat, so lange die Maschine im Gange bleibt, keinen Einfluß auf die Steuerung des Schiffes, die man eben so gut mit den Röhren durch Vermehrung oder Verminderung des ausströmenden Wassers auf einer Seite ausführen kann. Das Schiff kann stillstehend sich um seine Achse drehen, indem man das Wasser auf der einen Seite nach vorn, auf der andern nach hinten ausströmen läßt, wenngleich dies Manöver infolge des verhältnißmäßig kurzen Hebelarmes zwischen den beiden Ausflußröhren nicht sehr schnell von Statten geht. Es kann durch Umkehren der Ventile so schnell wie kein anderes Dampfschiff zum Stillstande und Rückwärtsgehen gebracht werden, ohne daß die Maschine irgendwie ihren Gang ändert, ein Umstand, der bei plötzlich auftauchenden Gefahren oder im Gefecht von der allergrößten Wichtigkeit ist. Endlich gestattet die Reaction die mit ihr ausgestatteten Schiffe viel flachgehender zu bauen als Schraubenschiffe von gleicher Größe, weil die Schraube stets einen bestimmten Durchmesser haben muß, um dem Schiffe neei bestimmte Schnelligkeit zu geben. Da es wahrscheinlich ist, daß wir zu unsrer Küstenvertheidigung schwere schwimmende Batterien construiren müssen, so wird namentlich dieser letzte Punkt in das Gewicht fallen. Die an unsern Strommündungen postirten Batterien werden nie so schnell sein können als etwa feindliche kleine Panzer, welche ihnen als Angreifer gegenüberstehen werden. Um deshalb etwaigen Widderstößen derselben zu entgehen, können sie sich nicht auf ihre Schnelligkeit und Manövrirfähigkeit verlassen, sondern müssen im Stande sein sich auf flaches Wasser zurückzuziehen, wohin ihnen die feindlichen Fahrzeuge nicht zu folgen vermögen. Das ist mit Schrauben aber nicht angängig und nur die hydraulische Reaction liefert die Mittel dazu.

Der Vortheile sind deshalb so viele und wichtige, daß die neue Kraft auch wohl in Deutschland eingehende Berücksichtigung verdiente und damit wenigstens Proben, wenn auch nur bei einem kleineren Fahrzeuge angestellt werden sollten. Gewiß hat die hydraulische Reaction jetzt auch noch ihre Mängel, und ihre Manövrirfähigkeit stellte sich bei den Versuchen geringer heraus als bei den Doppelschrauben, indessen wird sich dem durch zwei Maschinen, die ihr Wasser vorn und hinten ausströmen, abhelfen lassen, und ebenso wird man die Erfindung in anderer Beziehung noch bedeutend vervollkommnen können.



Mit Vorstehendem ist das Wesentlichste über Schiffsmaschinen gesagt und wir kommen nun zu der *Bemastung* und *Betakelung*.

Den *Platz der Masten* im Schiffe, ihre Dimensionen und die der zu ihnen gehörigen Rundhölzer bestimmt der Schiffsbaumeister, nachdem ihm von seemännischer Seite die Bedingungen aufgegeben sind, welche das Fahrzeug unter Segel zu erfüllen hat. Nimmt man die Wirkung des Windes auf die Flächen der verschiedenen Segel eines Schiffes als parallele Kraftäußerungen an, so wird sich daraus für jedes einzelne Segel und aus deren Vereinigung wieder für das gesammte Segelareal eine Resultante ergeben, die in den Schwerpunkt jener Vereinigung fällt. Diesen Schwerpunkt nennt man das *Segelcentrum*. Es bestimmt die Manövrirfähigkeit des Schiffes unter Segel und darf daher nicht an einen willkürlichen Punkt fallen, sondern muß eine bestimmte Lage zu dem Schwerpunkte des Schiffes haben.

Die *Masten* eines Schiffes stehen in der Mittellinie des Schiffes. Sie werden von oben durch runde Oeffnungen in den verschiedenen Decken eingesetzt, und ruhen mit ihrem Fuße in der sogenannten *Mastspur*, einem starken Bohlwerk, das auf dem Kielschwein verbolzt ist. Während man die Untermasten bei kleineren Schiffen meistens aus einem Fichtenstamm fertigt, werden sie bei größeren aus mehreren zusammengesetzt und durch aufgetriebene Eisenringe zusammengehalten. Theils ist dies Verfahren durch die Noth-

wendigkeit geboten, weil so starke Bäume sehr selten oder gar nicht zu haben sind, theils vermehrt die Zusammensetzung die Elasticität und erleichtert die Reparatur bei einer Beschädigung. Der Querschnitt der Masten ist ein Kreis, ihr größter Durchmesser liegt dort, wo sie im Oberdeck stehen, und sie verjüngen sich nach unten und oben. Bei etwa $^3/_4$ der Mastlänge über Deck geht die Rundung in ein Vierkant über, welches der Top genannt wird. Die Länge dieses Vierkants beträgt bei unsern gedeckten Corvetten im Hauptmast 17 Fuß, während die ganze Länge über Deck 72 Fuß und sein größter Durchmesser 29 Zoll ist. Von der halben Höhe über Deck bis zum Beginn des Tops, wo der größte Segeldruck auszuhalten ist, trägt der Mast noch an jeder Seite eine Verstärkung aus starken Eichenplanken, die Backen, welche sich in der Richtung nach vorn oben verbreitern und die Unterlage für die Mars bilden, die im Inlande besser unter dem Namen des Mastkorbes bekannt ist.

Die Mars hat jedoch keine Aehnlichkeit mit einem Korbe, sondern ist eine halbkreisförmige hölzerne Plattform aus Gitterwerk, deren grade Seite hinter dem Maste liegt. Sie erhält ihre Festigkeit durch starke Riegel, welche Quersalinge heißen und sie besteht bei kleineren Schiffen aus einem Stücke, bei größeren aus zwei Hälften, weil sonst das Placiren zu schwierig und gefährlich würde. Die Mars mit ihren Quersalingen ruht nicht unmittelbar auf den Backen, sondern auf zwei andern schweren Riegeln, den Langsalingen, die ihrerseits auf den Backen verzapft und verbolzt sind, und vom vordern bis zum hintern Rand der Mars reichen.

Die Namen der Masten sind von vorn gerechnet, Fock-, Groß- und Besanmast. Zu ihnen tritt noch das Bugspriet, ebenfalls ein Mast, der jedoch unter einem Winkel von circa 30 Grad gegen den Horizont geneigt, über den Bug des Schiffes hinausragt, etwas geringeren Durchmesser als der Fockmast und etwas mehr als dessen halbe Länge hat (55 Fuß), während sein schräg geschnittner Fuß im Batteriedeck in einer Spur ruht.

Der Zweck des Bugspriets ist sowohl Segelführung als namentlich der, den Masten bei den Bewegungen des Schiffes den nothwendigen Halt nach vorn zu geben. Untermasten, wie Bugspriet, erhalten je noch zwei Verlängerungen; von diesen heißen die der Masten Stengen und Bramstengen, die des Bugspriets Klüver- und Außenklüverbaum. Die Verbindung der Stengen mit den Masten wird durch die Salinge und Eselshoofde bewerkstelligt. Durch das Uebereinandergreifen der Lang- und Quersalinge wird eine viereckige Oeffnung gebildet, in welche der eben so geformte Fuß der Stenge paßt. Das Eselshoofd ist ein ovales Stück Eichenholz von entsprechender Stärke und der größeren Haltbarkeit wegen von einem Eisenringe umgeben, welches eine viereckige und eine runde Oeffnung hat. Erstere wird auf den Zapfen gestreift, in den der Top des Mastes endigt.

Die Stenge, welche eine Länge von 56 Fuß hat, wird mit Flaschenzügen

an der Vorderseite des Mastes aufgebracht, mit ihrem Top durch die Oeffnung der Salinge in der Mars, sowie durch die des Eselshoofdes geleitet und soweit in die Höhe geschoben, bis ihr Fuß etwa noch 12 Zoll zwischen den Salingen schnabelt. Dann schiebt man einen Querriegel, das Schloßholz durch die dazu vorhandene Oeffnung der Stenge, dessen beide Enden auf den Langsalingen ruhen, läßt den Flaschenzug (Stengewindreep) nach, und die Stenge ist an Ort und Stelle. Sie steht auf dem Schloßholz und wird durch Salinge und Eselshoofd am Masttop festgehalten. Ganz analog werden die circa 40 Fuß langen Bramstengen an den Stengen befestigt, nur haben letztere keine Marsen, sondern Bramsalinge, ein einfaches Gerüst aus Lang- und Querriegeln, das über den viereckigen Top der Stenge gestreift wird und auf der über das Vierkant hervortretenden Rundung der Stenge ruht.

Bei Klüver- und Außenklüverbaum (je 42 Fuß) hat man nur Eselshoofde. Ersterer liegt auf dem Bugspriet und sein Fuß wird in einem innen auf letzteres gebolzten Klotze festgehalten, so wie noch durch eine umgelegte Kette gesichert. Der Außenklüverbaum liegt neben dem Klüverbaum und sein Fuß wird durch ein Tau an letzterem befestigt.

Obwohl man speciell die Untermasten Masten nennt, bezeichnet man mit demselben Worte auch ihre sämmtlichen Verlängerungen und überträgt auch den Namen „Top" auf sie, obwohl Top eigentlich die Spitze der Masten oder Stengen bedeutet. So spricht man vom Fockmast oder Vortop und versteht darunter alles, was mit dem Fockuntermast zusammenhängt.

Die zu den verschiedenen Masten gehörigen Stengen unterscheidet man durch Vorsetzung des Wortes „Vor", wenn sie zum Fockmast, „Groß", wenn sie zum Großmast, und „Kreuz", wenn sie zum Besanmast gehören, also Vorstenge, Vorbramstenge, Voroberbramstenge, letzteres die obere Hälfte der Bramstenge, welche noch ein besonderes Segel trägt, ferner Großstenge, Kreuz-Oberbramstenge u. s. w.

Natürlicher Weise muß ein so hoher Aufbau, wie ein Mast mit seinen Stengen, dessen Gesammthöhe bei gedeckten Corvetten über 150 Fuß beträgt, und der außerdem die Bestimmung hat, den Druck des Windes auf die von ihm geführten Segel auszuhalten, auf das stärkste gestützt werden, um nicht sofort zu brechen.

Diese Unterstützung wird durch starke Taue und in drei verschiedenen Richtungen, nach vorn, nach hinten und nach der Seite gegeben. Die Taue, welche nach vorn halten, heißen Stage, die nach hinten Pardunen, und die nach der Seite Wanten; alle drei bezeichnet man mit dem Collectivnamen stehendes Gut, im Gegensatz zu dem laufenden oder beweglichen Gut, welches alles Tauwerk begreift, das zur Regierung der Segel u. s. w. dient. Die einzelnen Theile des stehenden Gutes werden mit dem Namen des Mastes oder der Stenge bezeichnet, zu denen sie gehören, und um ihren

genauen Platz anzugeben, wird noch Steuerbord oder Backbord davor gesetzt, die Benennung der rechten oder linken Seite des Schiffes, wenn man mit dem Gesicht nach vorn gekehrt steht. So z. B. bedeutet Steuerbord Vor Bram Pardune das Tau, welches an der rechten Seite des Schiffes die Vorbramstenge, d. h. die zweite Verlängerung des Fockmastes nach hinten stützt, und auf ähnliche Weise kann man leicht den Namen jedes einzelnen Taues vom stehenden Gut oder seinen Zweck ausfindig machen.

Am schwächsten sind Masten und Stengen nach vorn unterstützt, weil einem Hintenüberfallen stets der Druck der Segel entgegenwirkt. Die Stage sind deshalb für die Untermasten und Stengen des Vor- und Großtops nur doppelt, für den ganzen Kreuztop so wie für Bram- und Oberbramstengen aber nur einfach.

Die Pardunen haben dagegen mehr Druck auszuhalten und man nimmt für Stengen zwei oder auch drei, für Bramstengen gewöhnlich zwei, für Oberbramstengen eine an jeder Seite. Die Untermasten haben keine Pardunen, sondern nur Wanten, die sich unten fächerförmig ausbreiten und den Mast gleichzeitig nach der Seite und nach hinten stützen.

Die Zahl der Unterwanten beträgt 8 im Vortop, 10 im Groß- und 6 im Kreuztop, die der Stengenwanten 5, 6, 4 und die der Bramwanten 2 an jeder Seite einer gedeckten Corvette.

Erfahrung und Berechnung haben zwischen der Bemastung und ihren Haltetauen ein bestimmtes Verhältniß festgestellt. Bei der Corvette „Elisabeth" deren Großmast 29 Zoll größten Durchmesser hat, würden die Unterwanten, wenn sie von Hanf gefertigt wären, 10 Zoll im Umfange, die Stengepardunen 8 Zoll, die Stengewanten 6 Zoll, die Groß-Stage 12 Zoll u. s. w. betragen. Sie sind jedoch von Drahttau gefertigt und haben deshalb nur resp. 6, 5, 4, 7 Zoll Umfang, sind trotzdem aber stärker als die obigen Hanftaue.

Wie zu andern gewerblichen Zwecken, hat in neuerer Zeit das Drahttau auch an Bord der Schiffe wegen seiner besonderen Vorzüge das Hanftauwerk überall dort verdrängt, wo seine geringere Biegsamkeit dies nur irgend zuläßt. Für das stehende Gut findet es jetzt ausschließliche Verwendung. Sein absolutes Stärkeverhältniß zum Hanftau ist wie 2 : 5 und sein Gewicht viel geringer, fast nur die Hälfte. Ein Faden (6 Fuß) von 10 zölligem Hanftau wiegt 25 Pfd., von 4zölligem Drahttau dagegen, das dieselbe Stärke besitzt, nur 13 Pfd.

Das Gewicht der Betakelung eines Schiffes wird mithin durch Drahttau sehr verringert und der verminderte Umfang bietet beim Segeln der Luft weniger Widerstand und Reibung. Außerdem ist es bedeutend dauerhafter und billiger als Hanftau, und diese großen Vorzüge machen es erklärlich, daß das Drahttau sich trotz der bekannten conservativen Gesinnung der Seeleute in so schneller Zeit (seit 10 Jahren) an Bord eingebürgert hat. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird Drahttau in nächster Zeit noch eine viel größere

Verbreitung finden, da es vor kurzem einem Coblenzer Fabrikanten Collig gelungen ist, Hanf mit feinen Drähten auf solche Weise zu umspinnen, daß dadurch dieselbe Biegsamkeit wie beim Hanftauwerk erreicht wird. Die auf der Danziger Werft mit diesem neuen Tauwerk angestellten Proben haben die günstigsten Resultate ergeben.

Von Wanten und Pardunen wird aus einer Taulänge immer ein Paar gefertigt, in deren Mitte man ein Auge einbindet, das abwechselnd von Backbord und Steuerbord über den Top der Masten resp. Stengen gestreift wird.

Die untern Enden der Unterwanten und sämmtlicher Pardunen werden in den Rüsten straff gesetzt. Dies sind schwere, von Eisenbändern umgebene Eichenplanken von 2—3 Fuß Breite, die horizontal liegend auf den Seiten des Schiffes in der Gegend der resp. Masten solide befestigt sind.

Sie tragen auf ihrer Außenkante für jedes Want eine Jungfer, eisenbeschlagene runde Stücke von Pockholz mit drei gerundeten Löchern, die die Stelle von Rollen versehen. Die Jungfern werden nach unten durch Rüsteisen oder Ketten gehalten, deren unteres Ende in den Berghölzern des Schiffes mit Bolzen festgemacht wird, die durch die ganze Schiffsseite gehen. Die Rüsten selbst halten deshalb nur die Jungfern nach außen, damit die Wanten ꝛc. frei von der oberen Schiffsseite zeigen, und durch weiteres Spreizen den Masten bessere Stütze verleihen.

In das Ende jedes Wants ꝛc. wird eine correspondirende Jungfer eingebunden und es dann straff gesetzt, indem man ein dünneres Tau, den Taljereep, durch die Löcher der gegenüberstehenden Jungfern zieht, dies mit Hilfe von andern Flaschenzügen straff setzt und es befestigt, wenn das Want die erforderliche Spannung besitzt.

Wie schon bemerkt, ist der Anfangspunkt der Mastenabstützung nach vorn das Bugspriet. An ihm sind die Fock- und Vorstengestage fest gemacht, und da die Großstage wieder mit Fockmast und die Kreuzstage mit dem Großmast in Verbindung stehen, so würde bei einem Nachgeben oder Brechen des Bugspriets nicht allein der Fockmast, sondern die ganze Bemastung ihren Halt nach vorn verlieren und gefährdet sein; es ist daher nothwendig, daß das Bugspriet nach unten hin auf das kräftigste gestützt wird, und dies geschieht durch die Wasserstage. Man hat deren drei, zwei einfache von Kette (1¼ und 1 Zoll Durchmesser) und ein doppeltes Tau (6 Zoll Umfang). Die untern Enden dieser drei Stage sind an eisernen Schienen am Vorsteven dicht über Wasser befestigt und die obern werden mit Jungfern am Bugspriet straff gesetzt. Das Straffsetzen der Wasserstage ist die erste Arbeit, welche bei der Betakelung eines Schiffes vorgenommen wird, und um das Bugspriet noch mehr gegen Bruch oder Aufwärtsbiegen zu sichern, wird es mit einigen zwanzig Schlägen einer Kette mit dem ausgeschweiften Obertheil des Vorstevens, dem Scheg, verbunden.

Seitwärts wird das Bugspriet durch die Bugstage, zwei Ketten, gehalten, welche nach jeder Seite des Bug zeigen.

Klüver- und Außenklüverbaum werden nach der Seite durch Pardunen, nach unten durch Stampfstage gestützt. Am unteren Ende des Bugspriet Eselshoofd hängt in starkem Gewinde der niederwärts zeigende Stampfstock. Ueber seine untere Spitze werden die vorher abgepaßten Stampfstage gestreift, an den Klüverbäumen mit Taljereepen straff gezogen und dann der Stampfstock durch Flaschenzüge so weit nach hinten geholt, bis die Stampfstage die erwünschte Spannung haben.

Die Masten sind nun zur Aufnahme derjenigen Rundhölzer fertig, welche die Segel tragen sollen.

Jeder Mast und jede Stenge hat auf vollgetakelten Kriegsschiffen eine Raa, d. h. eine Segelstange, welche horizontal an der Vorderseite der Masten und Stengen hängt, beweglich ist und an der die obere Kante des betreffenden Segels befestigt wird. Die Raaen der Masten werden Unterraaen, die an den Stengen Marsraaen, die an den Bramstengen Bram- und die der Oberbramstengen Oberbramraaen genannt. Die Unterraaen speciell werden als Fock-, Groß- und Bagienraa, die Mars-, Bram- und Oberbramraaen als Vor-, Groß- und Kreuz- Mars-Bram- und Oberbramraa unterschieden.

Die Unterraaen hängen in Hangerketten am Mast etwa 5—6 Fuß unter der Mars und sind sowohl in verticaler als horizontaler Richtung um ihren Mittelpunkt bis zu einer gewissen Grenze beweglich, alle oberen Raaen dagegen lassen sich auch außerdem noch an den Stengen in die Höhe ziehen.

Die horizontale Bewegung der Raaen wird durch Taue vermittelt, welche Brassen heißen. Man braßt eine Raa, wenn man ihre eine Nock (Spitze) nach hinten und die andre nach vorn zieht, so daß sie einen größeren oder kleineren Winkel mit der Kiellinie bildet. Der spitzeste Winkel, unter den die Raaen sich stellen lassen, ist bei größeren Schiffen 60 Grad, bei kleineren 45 Grad. An ihren Enden hängen die Unterraaen in Tauen, welche Toppnanten heißen und durch Blöcke (Kloben mit Rollen) am Eselshoofd fahren. Durch diese Toppnanten wird auch die Bewegung der Raa in verticaler Richtung vermittelt. Die Racken, meistens Ketten um Raa und Mast geschlungen, die durch Taljen (Flaschenzüge) angeholt oder nachgelassen werden können, halten die Raaen außer dem Hanger noch am Mast fest. Unter der Raa sind Pferde befestigt, Taue, auf denen die Seeleute stehen, wenn sie oben etwas zu thun haben.

Die oberen Raaen bleiben nicht, wie die untern, in derselben Höhe stets fest, sondern werden, wenn ihre Segel gebraucht werden, an ihren resp. Stengen in die Höhe gezogen oder geheißt. Ihr Rack von Tauwerk bildet einen kurzen Cylinder, damit sie leicht an der mit Fett geschmierten Stenge auf- und

abgleiten können. Werden die Segel festgemacht, so hängen die Raaen nahe über dem Eselshoofd in den Toppnanten.

Das Tau zum Heißen und Niederlassen der oberen Raaen heißt Fall. Brassen und Toppnanten sind analog wie bei den Unterraaen.

Die genannten Taue erhalten ihre speciellen Bezeichnungen nach den Raaen, zu denen sie gehören, z. B. Backbord Vor Mars Toppnant ist das Tau, welches von oben kommend die linke Seite der zweiten Raa am Fockmast hält. Großbramfall ist das Tau, mit dem die dritte Raa am Großmast in die Höhe gezogen resp. heruntergelassen wird.

Außer den Raaen hat man an Rundhölzern noch Gaffel, Schnaumaste und Bäume. Gaffeln sind Segelstangen, die in der Längsrichtung des Schiffes oben an den Masten in schräger Richtung aufgehängt werden. An ihrem unteren Ende sind sie gabelförmig gestaltet und umfassen mit dieser Klaue bei kleineren Schiffen direct den Mast, bei größeren aber den Schnaumast, der hinter dem Mast und parallel mit diesem befestigt ist und etwa 1 Fuß Durchmesser hat. Die Gaffeln können am Schnaumast auf und nieder gelassen werden und in horizontaler Richtung schwingen. Auf Corvetten hat man an jedem Mast eine Gaffel; die am Besanmast ist die längste und stärkste. Außerdem befindet sich am Besanmast noch der Besansbaum, eine ebenfalls, aber unten, am Mast aufgehängte Segelstange, deren inneres Ende sich mit einem eisernen Zapfen in einer Hülse dreht, so daß das äußere Ende in horizontaler Richtung schwingen kann. Die Taue, in denen die Gaffeln hängen, heißen Klau- und Pikfall, diejenigen, in denen der Besansbaum mit seinem äußeren Ende hängt, Dirke. Die Spitzen der Gaffeln werden durch die von ihnen nach dem Deck geleiteten Geerde, der Besansbaum durch Taljen, die Besanschoote, in der erforderlichen horizontalen Richtung festgehalten.

Die Dimensionen der Raaen richten sich nach der Bemastung. Früher machte man die letztere höher und die Raaen schmäler, jetzt verkürzt man die erstere und verbreitert die letztere, wodurch man dieselbe Segelfläche behält, aber den Schwerpunkt des Winddruckes niedriger bringt und es möglich macht, bei zunehmendem Winde länger Segel zu führen. Die Dimensionen der Großraa, Groß Mars-Bram und Oberbramraa der Corvette „Elisabeth“ sind folgende: Großraa 80 Fuß, Großmarsraa 58 Fuß, Großbramraa 38 und Groß-Oberbramraa 27 Fuß.

Die Raaen des Fock- und Großmastes werden ebenso wie deren Stengen gleichgemacht. Nur die Untermasten sind in Länge verschieden und der Großmast ist 4 Fuß höher über Deck, als der Fockmast. Bei dem Besanmast hat die unterste oder Bagienraa die Dimensionen der Marsraaen in den beiden andern Toppen. Durch dieses System kann man leichter Verluste der Rundhölzer ersetzen, ohne viel Reserve mit sich zu führen.

Der Mangel an passendem Holz hat auch als Material für Untermasten

Eisen und für Unterraaen Stahl eingeführt. Dieselben werden dann natürlich nicht voll, sondern hohl gemacht. Unsere drei großen Panzerschiffe „König Wilhelm", „Kronprinz", und „Friedrich Carl" haben eiserne Masten und Stahl-Unterraaen, von den hölzernen Schiffen jedoch nur die beiden schnellen Corvetten „Augusta" und „Victoria".

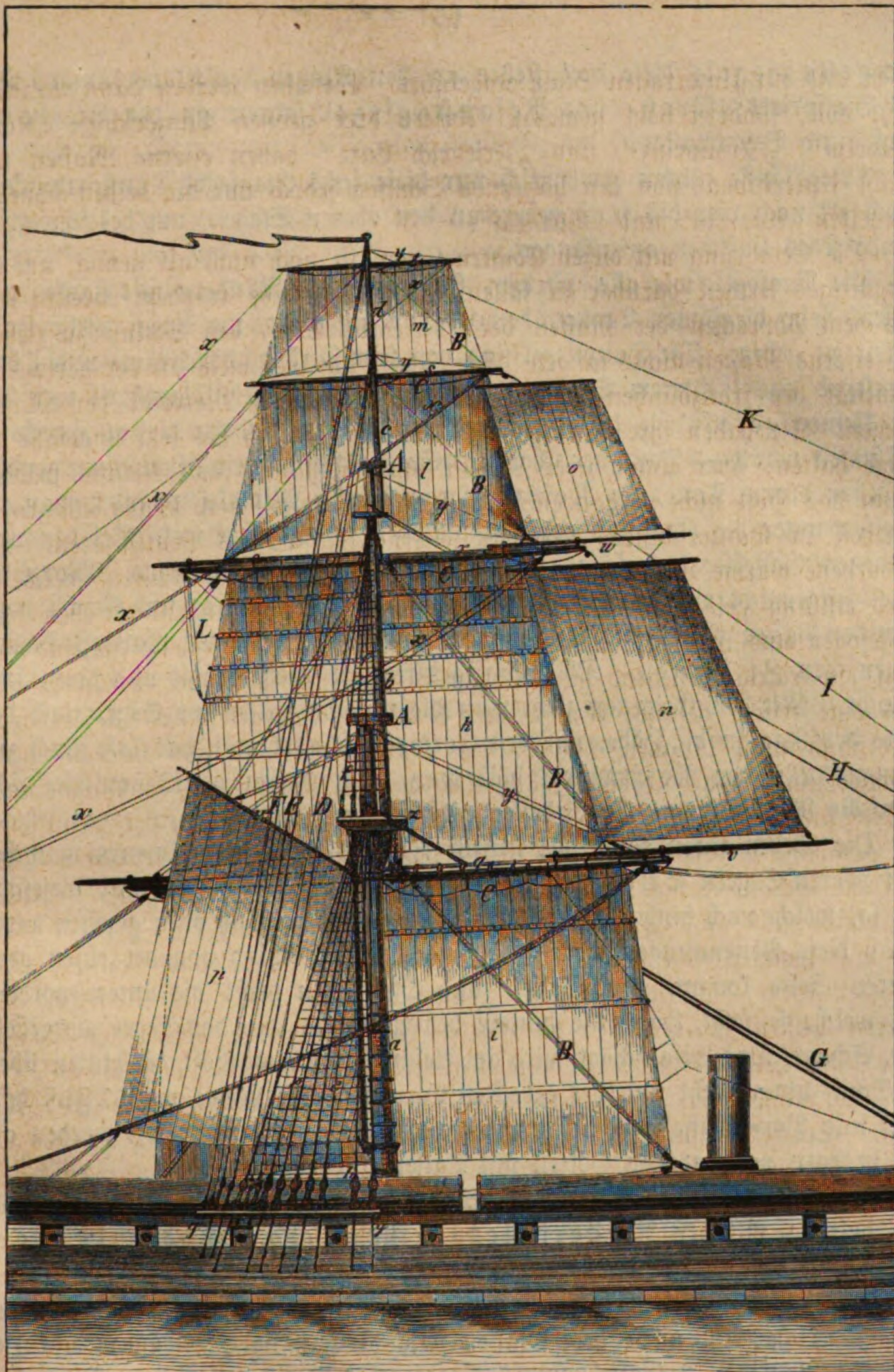
Die Erfahrung mit diesen Constructionen ist noch nicht alt genug, um ein endgültiges Urtheil darüber zu fällen; aber es würde trotzdem voreilig sein, aus dem Abbrechen der Masten des „Friedrich Carl" den Schluß zu ziehen, daß eiserne Masten nichts taugen. Die Schuld hat hier mehr an der geringeren Qualität der französischen Drahtwanten, als an dem Material der Masten gelegen. Sie haben ihre Vorzüge und Mängel, die sich bis jetzt ungefähr die Wage halten, aber unter zwei Uebeln muß man stets das kleinste wählen. Wenn das Holz nicht vorhanden ist, muß man Eisen nehmen. Einen sehr großen Vortheil in Panzerschiffen gewähren eiserne Masten als Ventilatoren. Die verdorbene warme Luft in den untern Räumen wird durch Röhren, welche an Bord entlang gelegt und in Zwischenräumen mit Oeffnungen versehen sind, aufgesogen und in die Masten geleitet, die als hohe Schornsteine (sie sind oben offen) so kräftig abziehend wirken, daß in den mit ihnen versehenen Schiffen stets eine frische gesunde Atmosphäre herrscht. Dagegen läßt sich der große Uebelstand nicht läugnen, daß eiserne Masten, weil sie als aufrechtstehende Schmiedestücke sehr bald stark magnetisch werden, störend auf die Magnetnadel wirken und von Seiten der Officiere die größte Sorgfalt in der Regulirung der Compasse erfordern, um das Schiff vor falschem Curse zu bewahren. Mit Rücksicht hierauf fertigt man auch den in der Nähe der Compasse stehenden Besanmast nicht aus Eisen, sondern gewöhnlich aus Holz.

Wir kommen nun zu der Besegelung. Die Segel eines Schiffes haben dreierlei Form, die eines Rechtecks, eines Trapezes und eines Dreiecks. Die ersteren heißen Raasegel, die zweiten Gaffelsegel, die dritten Stagsegel, die beiden letzteren zusammen auch Schräg- oder Schratsegel.

Die rechteckigen Segel werden an den Raaen befestigt (untergeschlagen). Speciell heißen sie am Fockmast von unten an Fock-, Vor Mars-, Vor Bram- und Vor Oberbramsegel, im Großtop Großsegel, Groß Mars-, Groß Bram- und Groß Oberbramsegel, am Besanmast führt jedoch die Bagienraa kein Segel und man hat deshalb nur Kreuz Mars-, Kreuz Bram-, und Kreuz Oberbramsegel.

Die trapezförmigen Segel werden mit ihrer kürzeren Seite an den Gaffeln festgemacht. Sie heißen Vor- und Groß Gaffelsegel und Besan.

Die dreieckigen Segel führen den Namen Stagsegel, weil sie an den Stagen oder an mit diesen parallel laufenden Tauen, den Leitern fahren; auf letztere sind eiserne oder hölzerne Ringe gestreift, an denen man die Hypothenusenseite des Segels befestigt. Die Specialnamen dieser Stagsegel bezeichnen zugleich die Stelle, wo sie sich befinden. Außenklüver, Klüver, Vor-



Grossmast einer Corbette unter allen Segeln.

a Großmast. b Großstenge. c Großbramstenge. d Groß-Oberbramstenge. e e Großwanten. f f Großstengewanten. g g Großrüst. h Jungfern. i Großsegel. k Großmarssegel. l Großbramsegel. m Groß-Oberbramsegel. n Groß-Oberleesegel. o Groß-Bramleesegel. p Großgaffelsegel. q Großraa. r Großmarsraa. s Großbramraa, t Groß-Oberbramraa. u Großgaffel. v w Leesegelspieren. x Brassen der verschiedenen Raaen. y Topnanten der verschiedenen Raaen. z Großmars. A A Eselshoofde. B B B Geitaue. C C C Pferde. D Großstengepardunen. E Großbrampardunen. F Groß-Oberbrampardunen. G Großstag. H Großstengestag. I Großbramstag. K Groß-Oberbramstag. L Groß-Marsreffstalje.

stengestagsegel; diese drei stehen an den Spitzen der Klüverbäume, resp. des Bugspriets; Groß- und Besanstagsegel fahren an den Stagen des Groß- und Besanmastes.

Kriegsschiffe führen gewöhnlich nur diese sechs Stagsegel, Kauffartheischiffe jedoch oft noch vier bis fünf andere an den oberen Stagen, um bei schwachem Winde jedes Lüftchen aufzufangen.

Die Raasegel wie alle übrigen sind an ihren Rändern mit starken und zugleich sehr biegsamen Tauen, den Lieken eingefaßt, um ihnen mehr Haltbarkeit zu geben. Die Hauptsegel sind von sehr starkem, die Bram- und Oberbramsegel aus leichterem Segeltuch gefertigt. Untersegel, Marssegel und Besan können gerefft d. h. verkleinert werden. Es sind zu diesem Zwecke in Abständen von 3—5 Fuß quer über das Segel Streifen mit Bindlöchern genäht, in denen dünne Taue, die Reffzeisinge sitzen. Mit diesen bindet man die Streifen unter die Raa und verkürzt um eben so viel die Segel. Bei den verschiedenen Gaffelsegeln geschieht das Reffen an der untern Kante. Wenn die Segel festgemacht werden, schnürt man sie mit den Geitauen und Gordings unter den Raaen oder Gaffeln zusammen und bewickelt sie mit plattgeflochtenen Tauen, den Zeisingen. Die Stagsegel werden niedergeholt und dann festgemacht. Mit den Geitauen zieht man die unteren Ecken der Segel nach der Mitte der Raa in die Höhe, mit den Gordings schnürt man das lose Tuch zusammen. Mit den Refftaljen holt man beim Reffen die Seitenlieke dicht unter die Raa, um das Segel besser aufknoten zu können.

Die oberen Ecken der Segel heißen Nocken, die unteren nennt man bei allen oberen Segeln Schooten, bei den Untersegeln jedoch stets nur diejenige Ecke so, welche nach hinten, und Hals diejenige, welche nach vorn gezogen wird, so daß diese Benennungen wechseln, je nachdem der Wind von der einen oder anderen Seite kommt. Bei Gaffel- und Stagsegeln heißt die untere vordere Ecke, welche feststeht, Hals, die hintere bewegliche, an der das Segel ausgeholt wird, Schoot. Das Besanschoot wird am Besansbaum ausgeholt, der hinten über das Schiff hinaussteht und bei gedeckten Corvetten eine Länge von 57 Fuß hat. Groß und Vor- Gaffelsegel besitzen keine Bäume. Ihre Schooten werden an Deck in dazu vorhandenen Bolzen mit Taljen ausgeholt.

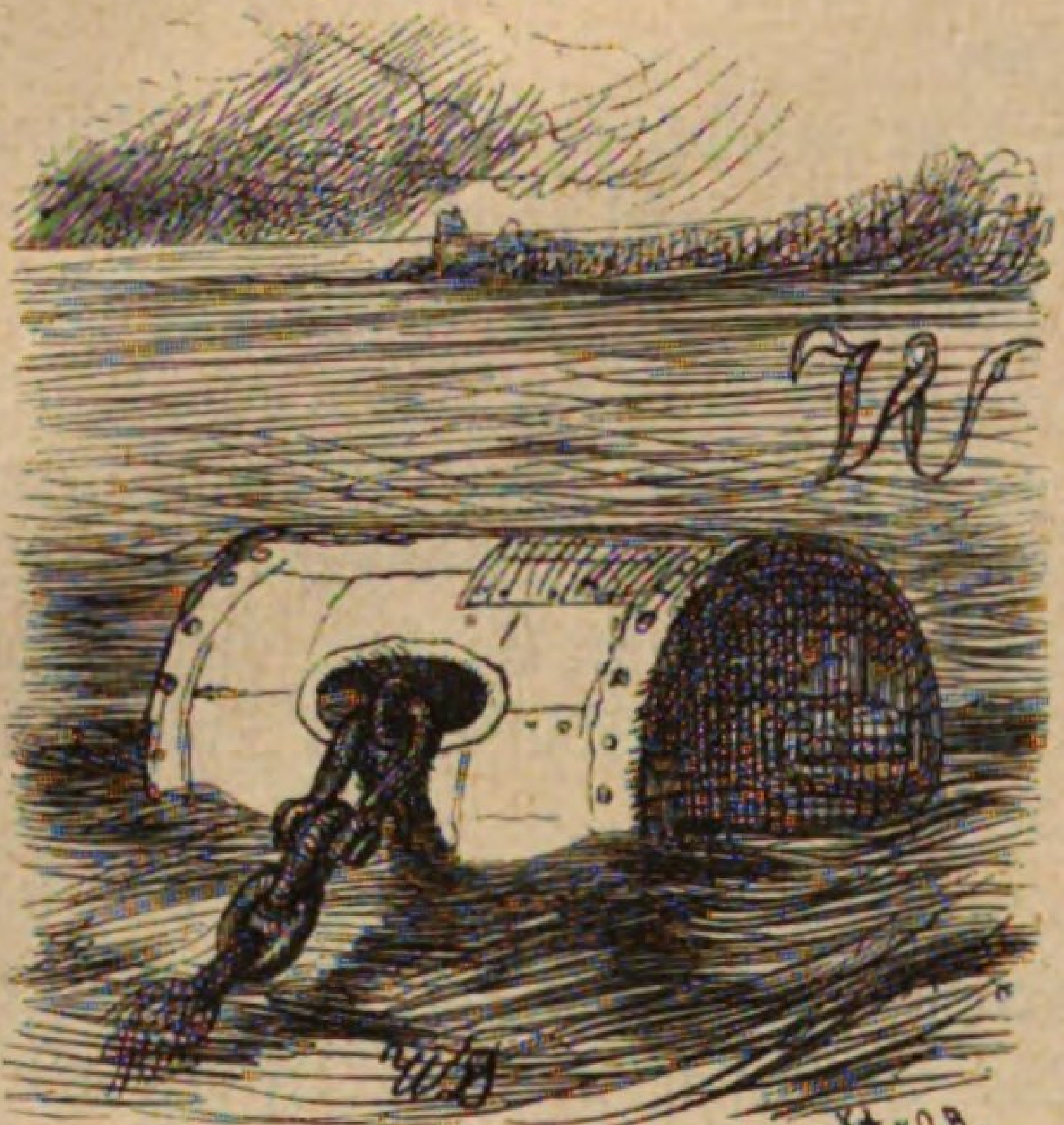
Die Taue, mit denen man die Stagsegel heißt, nennt man Falle und man holt sie mit den Niederholern herunter, also Klüverfall, Vorstengestagsegel, Niederholer rc.

Die Zahl der festen Segel eines dreimastigen Vollschiffes d. h. eines solchen, welches an allen drei Masten feste Raaen führt, beträgt mithin 19, davon 11 Raasegel, 3 Gaffel- und 5 Stagsegel. Dazu treten dann noch die Leesegel, die im Vor- und Großtop je nach der Windrichtung bei gutem Wetter an der einen oder andern Seite der Unter-Mars- und Bramraaen aufgeheißt werden und demgemäß Unter-, Ober- und Bramleesegel heißen. Sie werden an den Leesegelspieren geheißt resp. ausgeholt d. h. an Bäu-

men von 40 resp. 28 Fuß Länge, welche auf den Mars- und Bramraaen in eisernen Bügeln ruhen und zur Verbreiterung der Raaen ausgeschoben werden. Unterleesegel gibt es nur im Vortop, weil sie, am Großmast angebracht, den Wind aus den Vorsegeln nehmen und nichts nützen würden. Auch Großoberleesegel setzt man aus diesem Grunde selten, obwohl sie bedeutend schmäler als Unterleesegel sind und mehr Wind vorbeilassen. Die Unterleesegel werden mit ihren unteren Ecken an den Backspieren ausgeholt d. h. an Bäumen von den Dimensionen der Ober-Leesegelspieren, welche längs der Schiffseite befestigt sind und sich beim Gebrauche ausschwingen lassen.

Der Kreuztop führt keine Leesegel, weil er zu nah am Großtop steht und diesem dadurch der Wind gestohlen würde. Die Leesegel werden von leichtem Tuch gemacht und nur bei gutem Wetter und gutem Winde gesetzt. Wenn ein Schiff wie unsere gedeckten Corvetten bei gutem Wetter und dem günstigsten Winde alle dienlichen Segel ausgespannt hat, so bieten dieselben zusammen eine Fläche von nahe 25,000 □Fuß. Das größte ist das Großsegel von 2800, dann kommt die Fock mit 2600 und danach das Vor- und Großmarssegel von je 2370 □Fuß Flächeninhalt. Das kleinste Segel im Schiffe, das Kreuzoberbramsegel, hält immer noch 230 □Fuß.

Da der Winddruck in einem schweren Sturme bis zu 9 Pfd. auf den □Zoll wächst, so muß das Segeltuch aus sehr starkem Gewebe sein und es wird deshalb aus dem besten Hanf gefertigt. Das Segeltuch für unsre Flotte wird sämmtlich im Inland gefertigt und aus der Fabrik von Delius in Versmold bezogen, deren Erzeugnisse allen Anforderungen vollständig entsprechen.



Während nun Maschinen oder Masten, Raaen und Segel bestimmt sind, als Fortbewegungsmittel des Schiffes zu dienen, haben **Anker** und **Ankerketten** den Zweck, dasselbe an einem gegebenen Punkte festzuhalten.

Beide sind von Eisen gefertigt, jedoch ist es kaum 40 Jahre her, daß die Ketten die bis dahin gebräuchlichen Ankertaue verdrängt haben. Es ist schwer zu begreifen, daß dies nicht schon vor Jahrhunderten geschehen ist, da Ketten so sehr viel Vorzüge vor Tauen haben und sie selbst schon zur Zeit der Invasion Englands durch Cäsar bei den Venetern im nordischen Gallien gebräuchlich waren, wie Cäsar selbst erzählt.

Eiserne Anker und zwar in sehr ähnlicher Form wie die heutigen sind dagegen schon seit Jahrtausenden in Anwendung, wie sich aus den vor 30 Jahren im Pyräus aufgefundenen Athenienſischen Seeurkunden ergibt, die auf Marmortafeln ausgehauen alljährlich vor den Athenienſischen Werftbehörden als Rechenschaftsberichte für das Volk ausgestellt wurden. Die erwähnten Urkunden (durch Böckh und Graser für Kenntniß des antiken Seewesens nutzbar gemacht) stammen aus dem Jahre 322 v. Chr. und führen als Ausrüstung für jedes der Dreireihenschiffe (Triremen), von denen Athen damals 360 besaß, vier Eisenanker an.

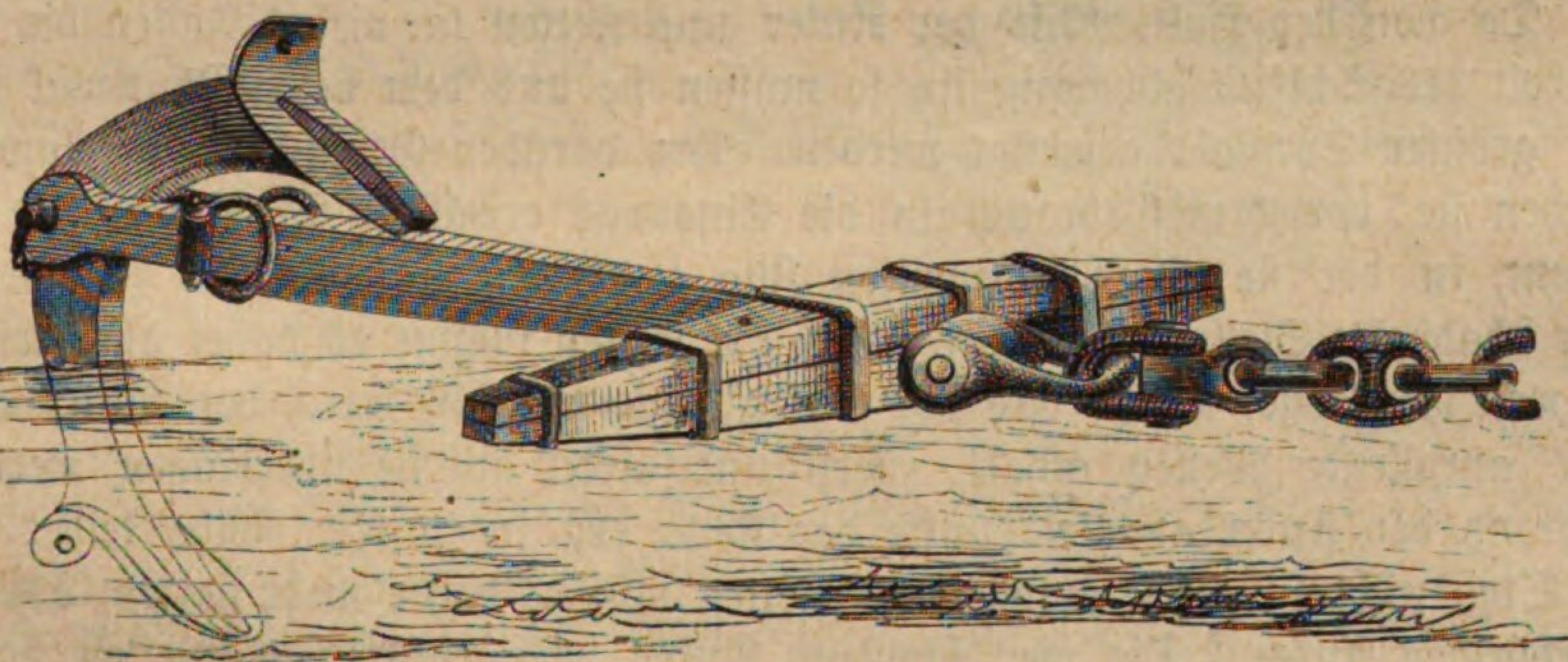
Der gewöhnliche Anker besteht aus dem Schaft mit den Armen und aus dem Stock. Der Stock, bei schweren Ankern meistens aus Holz, um ihn bei etwaigem Bruch leichter ersetzen zu können, steht deshalb zu dem Schaft und den in derselben Ebene liegenden Armen senkrecht, um diese um so schneller zum Eingreifen zu bringen. Der Anker berührt beim Fallen natürlich mit seinem schwersten Theile da, wo sich Schaft und Arme vereinigen, den Grund, und fällt dann auf die Seite, so daß die Arme platt auf dem Grunde liegen und demgemäß die eine Spitze des Stockes nahe vertical darauf steht. Beginnt

nun die oben am Schaft im Röhring befestigte Kette zu ziehen, so drückt sie letzteren niederwärts. Dadurch legt sich der Stock horizontal, die Arme stellen sich senkrecht und der eine gräbt sich in den Grund.

In neuester Zeit hat die seit Jahrtausenden mit sehr wenig Abänderungen beibehaltene Construction der Anker, die jedoch verschiedene Mängel hatte, durchgreifende Modificationen erfahren. Namentlich sind es zwei Systeme, das Portersche und Martinsche, welche immer mehr in Aufnahme kommen. Ein großer Uebelstand des alten Modells ist, daß, während ein Arm im Grunde liegt, der andere stets aufwärts steht. Liegt ein Schiff vor Anker, so schwingt es durch Ebbe und Flut oder Aenderung des Windes sich mehr oder weniger um den Anker oder segelt auch darüber fort. Dadurch schlingt sich dann häufig die Kette um den aufrecht stehenden Arm und reißt, wenn sie später durch Wind größere Spannung erhält, den Anker heraus.

Oft auch müssen die Schiffe in flachem Wasser ankern, so daß sie mit der Ebbe den Grund berühren. Kommen sie dann dabei, wie das leicht eintreten kann, auf den Anker zu sitzen, so drückt die pflugschaarähnlich geformte Spitze des Armes (Flü) die Bodenplanken ein und macht das Schiff leck.

Um dies zu verhüten, hat Porter seinen Anker mit beweglichen Armen versehen, die unter solchem Winkel zu einander gestellt sind, daß, wenn der eine sich eingegraben hat, der andere fast flach am Schaft liegt.



Porters Anker.

Martins Anker bezweckt dasselbe, aber auch noch eine vermehrte Haltekraft. Die wie bei Porters Anker aus einem Stück geschmiedeten und in dem unten verstärkten Schafte beweglichen Arme bilden mit dem Stock keinen rechten Winkel, sondern liegen mit Schaft und Stock in derselben Ebene, wenn der Anker auf den Grund fällt. Sobald jedoch Spannung auf die Kette kommt, greifen seine beiden Flüe in den Grund, können sich jedoch vermöge ihrer Construction nur so weit vom Schaft entfernen, daß sie mit diesem einen Winkel von 45 Grad bilden.

Durch das Eingreifen beider Flüe wird natürlich die Haltekraft bedeutend vermehrt und das Gesammtgewicht kann demgemäß vermindert werden.

Die Vortheile dieses Ankers haben sich so evident herausgestellt, daß er jetzt auf den verschiedenen Marinen eingeführt wird.

Kriegsschiffe haben gewöhnlich 4 schwere und 5—6 leichtere Anker. Die ersteren sind meistens von gleicher Form und gleichem Gewicht (5—6000 Pfd. für gedeckte Corvetten), werden aber in Bug- und Rüstanker, je nach dem Platze, den sie am Schiffe einnehmen, unterschieden. Die Buganker hängen an jeder Seite des Bugs am Krahnbalken, einem schräg über die Schiffsseite hinausragenden Balken, die Rüstanker in der Fockrüst. Beide werden in den Partür- und Rüstleinenketten horizontal am Schiffe aufgehängt, und die Ketten sind so eingerichtet, daß der Druck eines Hebels auf dem Oberdeck sie beide zugleich löst und die Anker fallen läßt. Das Aufhängen der Rüstanker macht wegen der großen Entfernung ihres Platzes vom Bug (40 Fuß) immer viel Schwierigkeiten, deshalb gebraucht man sie nur im Nothfalle und ankert unter gewöhnlichen Umständen stets mit den Bugankern.

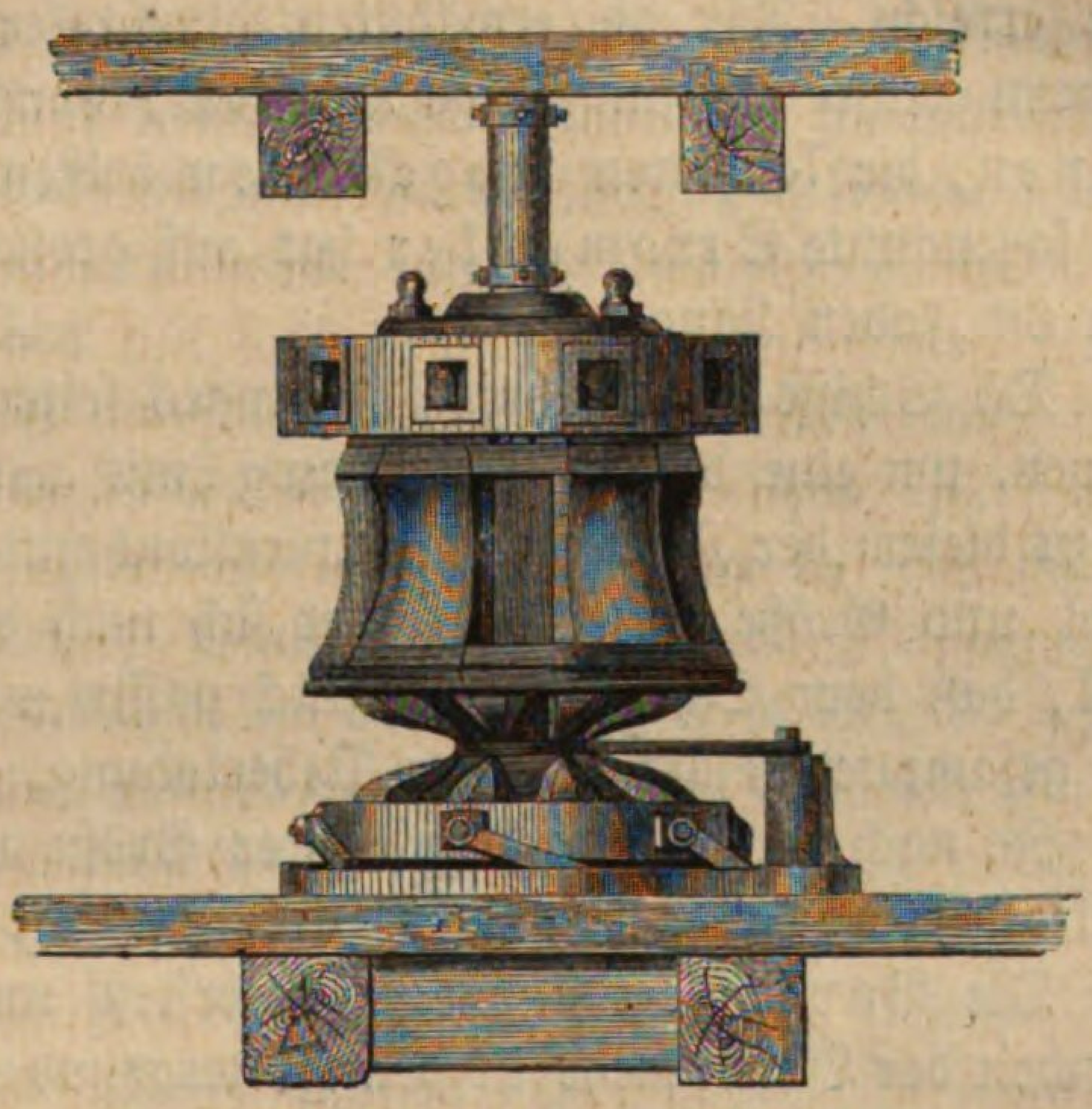
Die leichteren Anker von 1500—2000 Pfd. Gewicht werden benutzt, um das Schiff in Häfen und sonstigen stillen Gewässern von einer Stelle zur andern zu schaffen, es zu irgend einem Zwecke zu drehen, indem man einen Anker ausbringt und ein daran befestigtes Tau an Bord einholt, und dergleichen mehr.

Da von der Haltbarkeit der Anker und Ketten in vielen Fällen die Sicherheit des Schiffes abhängig ist, so müssen sie aus dem besten Material und mit größter Sorgfalt gefertigt werden. Um darüber Gewißheit zu erlangen, werden sie vor dem Gebrauch in die Eingangs erwähnte Probirmaschine gespannt, in der sie einen bestimmten Zug aushalten müssen, ohne zu brechen oder schadhafte Stellen zu zeigen. Auf die Ketten kommt es dabei am meisten an, weil die Stöße, welche das vor Anker liegende Schiff durch den Wind oder hohe anrollende Wellen erhält, zuerst und direct auf sie übertragen werden, während der Anker am Endpunkte der Kette erst in zweiter Reihe leidet und den Stoß nicht so heftig empfindet. Ketten müssen daher mehr halten, als die zugehörigen Anker. Die vier schweren Anker der gedeckten Corvetten haben ein Gewicht von je 50 Centnern und ihre Probirkraft beträgt 840 Centner, die dazu gehörigen Ketten haben $1^7/_8$ Zoll Durchmesser und werden mit 1270 Centner probirt, ein Druck, welcher dem gleich kommt, den das betreffende Schiff bei Sturm durch Wind und See zu erleiden hat.

Die Ankerketten haben eine Länge von 100 Faden (600 Fuß) und sind aus Längen von 15 Faden zusammengesetzt. Die Verbindung der letzteren ist durch Schäckel hergestellt, die sich öffnen lassen. Die Ketten sind mit ihren innern Enden um den Fuß des Großmastes mit einem sogenannten Schlipphaken befestigt, so daß man sie im Nothfalle gleich loslösen kann. In das Schiff werden sie durch die Klüsen geführt, runde mit Eisencylindern ausge-

fütterte Oeffnungen, welche sich vorn in der Batterie zu beiden Seiten des Vordersteven und zwar zwei an jeder Seite neben einander befinden. Dann werden sie längs der Batterie bis in die Nähe des Großmastes geleitet und gehen dort wiederum durch Klüsen in den verschiedenen Verdecken in die Kettenkasten auf dem Boden des Schiffes, wo sie aufgeschossen (regelrecht gelagert) werden. Bei jeder Klüse befindet sich ein Hebelwerk zum Festkneifen und Hemmen der Kette. Soll der Anker fallen, so wird außerdem noch ein Schlag der Kette um ein in der Batterie befindliches Balkengerüst, die Beting, geschlungen, um die Reibung zu verhindern und die Kette besser hemmen zu können.

Beim Ankerlichten wird die Kette vorn im Bug gehemmt, der Schlag um die Beting abgenommen und erstere um das hinter dem Großmast stehende Gangspill genommen. Dies ist eine aufrecht stehende Ankerwinde, die durch lange Hebebäume, die Spillspeichen, gedreht wird. Auf den großen Panzerschiffen wird diese Winde durch Dampf getrieben. Ist der Anker bis vor die Klüse des Bugs aufgewunden, so wird er durch einen starken Flaschenzug, die Katt, unter seinen betreffenden Krahnbalken geheißt, mit einem andern Flaschenzug, der Fischtalje, horizontal gelegt und in den beiden obenerwähnten Ketten aufgehängt.



Das Gangspill.

Das gute Festhalten eines Schiffes am Grund wird, abgesehen von der Haltbarkeit des Ankers und der Ketten selbst, hauptsächlich durch die Lage des Ankers auf dem Meeresboden bedingt. Je horizontaler der Anker liegt, desto mehr wird er vermöge seiner Form bestrebt sein, sich in den Grund zu graben und desto besser wird er halten; je verticaler liegt, desto leichter wird er herausgerissen.

Eine Consequenz dieser Thatsachen ist, daß ein guter Ankergrud auch nur eine gewisse Tiefe haben, und daß diese Tiefe nicht $^1/_5$ der Kettenlänge, also 20 Faden oder 120 Fuß überschreiten darf. Die passendste Tiefe ist jedoch 7—10 Faden.

Bei solchen Tiefen gibt man gewöhnlich das Drei- bis Vierfache der Kette vor. Tritt jedoch schlechtes Wetter ein, so steckt man fast die ganze Länge der Kette aus. Dadurch wird nicht nur die horizontale Lage des Ankers gesichert, sondern auch die Elasticität der Kette vermehrt. Wird z. B. das Vordertheil

des Schiffes durch eine schwere anrollende See schnell um 15—20 Fuß gehoben, und ist wenig Kette vor, so wird diese durch die Bewegung plötzlich sehr straff gespannt, und kann leicht brechen. Ist jedoch viel Kette aus, so muß diese erst vom Grunde aufgehoben werden, und wird dadurch eine plötzliche Spannung verhindert. Das Fertigen schwerer Ankerketten und das Schweißen der Glieder erfordert ganz besonderes Geschick und Uebung. Unsere Privatindustrie steht darin noch der englischen nach, was jedoch hauptsächlich darin seinen Grund hat, daß bis jetzt aus Mangel einer größeren Flotte zu wenig derartige Ketten verlangt wurden. Um indessen sich so viel wie möglich vom Auslande zu emancipiren, läßt die Marine seit kurzem die Ankerketten aus rheinischem Eisen auf der Königlichen Werft in Danzig fertigen und hat die zufriedenstellendsten Resultate erreicht. Für die erwähnten Wurfanker werden keine Ketten mitgegeben, sondern neun- bis fünfzöllige Hanftaue, von denen die schwereren Pferdeleinen, die leichteren Jageleinen heißen. Nur der schwerste Wurfanker, der sogenannte Stromanker hat auf großen Schiffen eine 1 Zoll starke Kette von 60 Faden Länge.

Da Schiffe wegen ihres Tiefganges selten so nahe ans Ufer gelegt werden können, um eine directe Verbindung mit demselben zu gestatten, so bedürfen sie zu diesem der Zwecke Communicationsmittel in Gestalt von Booten. Die Zahl und Größe derselben richtet sich nach der Zahl der Besatzung. Für den Fall, daß dem Schiffe ein Unglück passirt, müssen die Boote im Stande sein die gesammte Besatzung, ohne Ueberladung, aufzunehmen.

Je nach ihrem Zweck und ihrer Größe werden die Kriegsschiffboote eingetheilt in Barkassen, Pinassen, Kutter, Gigs und Jollen.

Die Barkassen sind die schwersten und stärksten Boote, bei denen die Feinheit der Linien mehr in den Hintergrund tritt, und die hauptsächlich darauf berechnet sind, schwere Lasten zu tragen. Ist z. B. das Schiff auf den Grund gekommen und Hoffnung vorhanden, dasselbe wieder abzubringen, so muß die Barkasse einen der schweren Anker des Schiffes, der an ihrem Heck außenbords aufgehängt wird, tragen und ausfahren können.

Bei gedeckten Corvetten ist die Länge der Barkassen 34—36, ihre Breite 10—11 Fuß. Sie werden durch 16 Mann gerudert, haben auch, wie alle Boote, Segel. Im Bug führen sie ein Geschütz, das sich beim Rückzuge auch nach hinten bringen läßt. Früher waren dies broncene zwölfpfündige Granatgeschütze nach amerikanischem System von 750 Pfund Rohrgewicht, jetzt sind jedoch die preußischen gezogenen Vierpfünder eingeführt. Für den Fall einer Landung werden die Röhre auf mitgenommene Landungslaffeten gelegt, und es kann mit den Geschützen dann auf festem Boden operirt werden. Sie werden durch Menschen gezogen, sind aber auch zum Transport durch Pferde eingerichtet.

Außer den Ruderern und dem Geschütz kann das Boot 80 Mann Landungstruppen tragen. Man baut die Barkassen von Eichen- oder Mahagoniholz, in letzterem Falle diagonal, d. h. ohne Spanten, und nur aus einer doppelten und

kreuzweise über einanderliegenden Lage diagonal stehender Planken, die in die erforderliche Form gebogen werden. Der Kiel und die beiden Steven sind dagegen vorhanden. Die Sitzbretter für die Ruderer heißen Duchten, die eisernen Gabeln, in denen sich die Riemen (Ruder) bewegen, Dullen. Da die Barkasse zu schwer ist, um sie außenbords aufzuhängen, wird sie zwischen Fock- und Großmast in der Mittellinie des Schiffes auf das Oberdeck in Klampen gestellt und dort befestigt.

Die Pinasse ist die nächstfolgende Klasse von 28—30 Fuß Länge, 8—9 Fuß Breite, 14 Ruderern, ebenfalls mit einem gezogenen Vierpfünder armirt. Sie faßt außer Ruderern und Geschütz 40 Mann Landungstruppen. Die Pinasse steht gewöhnlich auch auf dem Deck und wird dann, nachdem die Duchten der Barkasse entfernt sind, in diese gesetzt. Die Stellung der Boote in einander und das Ausräumen der Barkasse hindert jedoch ihr schnelles Aussetzen; bei unsern gedeckten Corvetten ist deshalb die Pinasse in Fortfall gekommen, und sie führen statt dessen zwei Barkassen, die neben einander und vollständig fertig zum augenblicklichen Gebrauch stehen.

Die Kutter sind die Boote für den täglichen Dienst zur Beförderung von Mannschaften und geringeren Lasten, wie dies so häufig zwischen Schiff und Land erforderlich ist. jedes Schiff hat deren zwei, von etwa 26 Fuß Länge und 7—8 Fuß Breite. Sie führen 10 Riemen und vermögen jeder 30—40 Mann zu fassen; eine Geschützbewaffnung haben sie nicht. Sie hängen in eisernen oder hölzernen Krähnen, den Davids, zu beiden Seiten außenbords, in der Gegend des Besanmastes, so daß sie an ihren Taljen jeden Augenblick zu Wasser gelassen, resp. geheißt werden können.

Die Gig ist das ausschließlich für den Commandanten des Schiffes bestimmte Boot, und ist deshalb sehr schlank und zierlich gebaut. Es hat eine Länge von 25—28, und eine Breite von 5 Fuß, geht sehr flach im Wasser und fährt schnell. Es führt 6 Riemen, und sein Platz ist an den Davids, quer vor dem Heck.

Die Jolle endlich, oder das Kochsboot, ist ein kleines, leichtes Fahrzeug von 14—16 Fuß Länge und 4 Riemen, das für solche Fälle gebraucht wird, wenn man nicht eine ganze Bootsmannschaft entbehren kann. Hauptsächlich wird es früh morgens benutzt, um mit Kellnern und Köchen im Hafen an Land zu fahren und den Tagesproviant zu holen, da zu dieser Zeit alle übrigen Mannschaften zum Reinigen des Schiffes gebraucht werden und nicht gut abkömmlich sind.

Für größere Schiffe und in den letzten Jahren auch für gedeckte Corvetten gibt man jetzt überall der Barkasse eine Dampfmaschine mit Schraube, um durch sie die Boote bugsiren zu lassen und die Ruderer zu sparen. Die Maschinen sind Hochdruck und gewöhnlich von 3 Pferdekraft, welche genügen, um dem Boote eine Schnelligkeit von 8 Knoten zu verleihen, die sie durch Ruderkraft nie, und mit Segeln sehr selten erlangen können. Bei Landungen ist diese

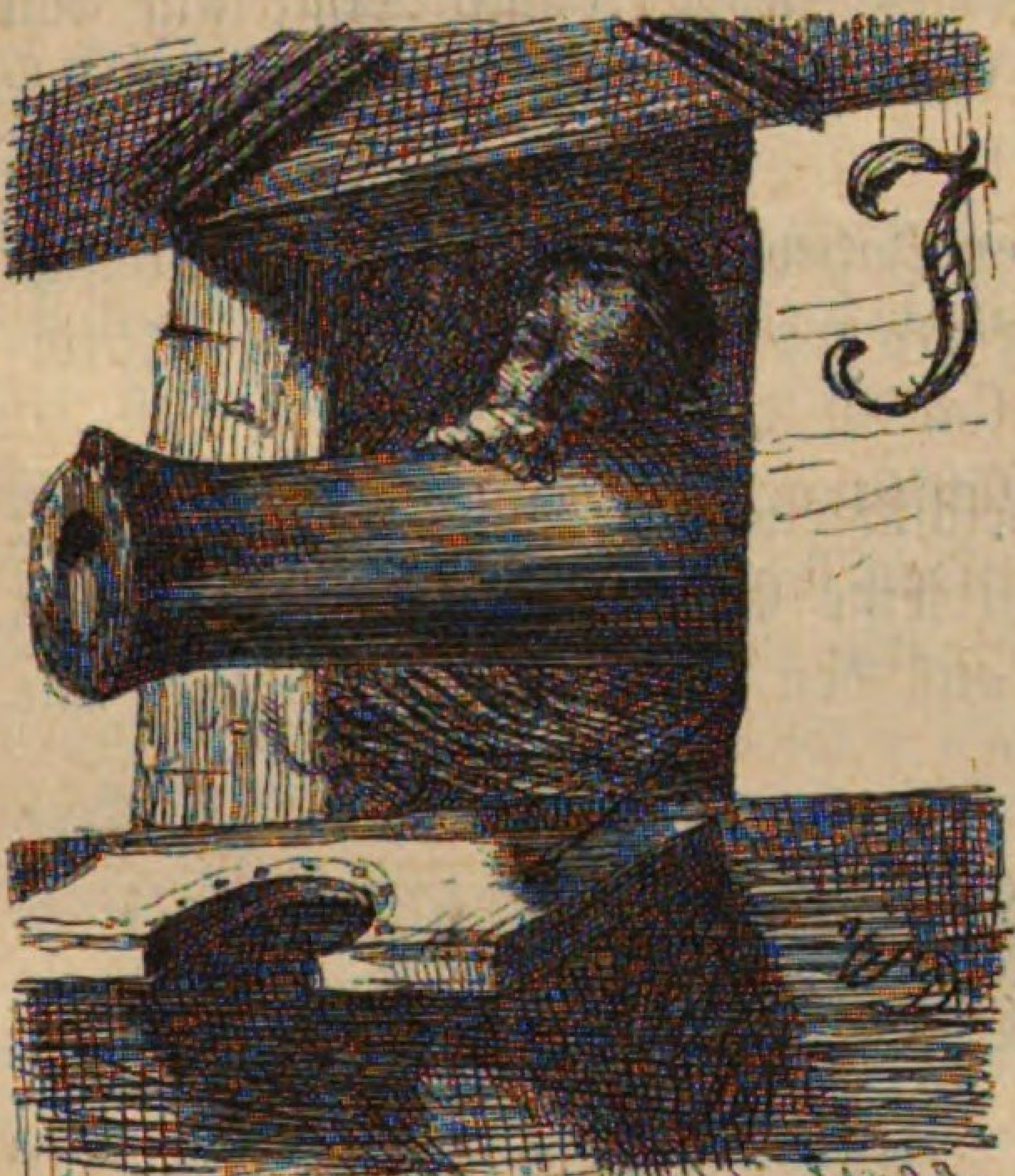
Hilfe namentlich von Werth, weil erstens die Boote ohne Ruderer viel mehr Leute fassen können, sodann diese aber auch durch das Rudern nicht vorher erschöpft werden und mit frischer Kraft an das Land kommen. Die Barkassenmaschinen werden meistens so construirt, daß sie nicht fest im Boot sind, sondern sich leicht herausnehmen und einsetzen lassen, weil das Boot für das Ein- und Ausheißen an sich schon schwer genug ist. Letzteres geschieht mit Hilfe der Nock- und Stagtakel (Flaschenzüge). Erstere werden auf die Nocken der Fock- und Großraa, die man möglichst nahe zusammenbraßt, ausgebracht, und mit ihnen heißt man das Boot außenbords so hoch, daß es klar von der Verschanzung geht. Mit den Stagtakeln, die vom Fock- und Großmasttop herunterhängen, wird es dann innenbords geholt, und auf seine Stelle in die Bootsklampen niedergesetzt.

Auf einem gut exercirten Schiffe darf das Aussetzen mit Armirung nicht länger als 15 Minuten nach gegebenem Commando dauern.

Die Barkasse gebraucht etwa doppelt so viel Zeit, um Dampf zu haben, und in 45 Minuten können deshalb die Boote eines Schiffes fertig sein, um eine militärische Landung auszuführen.

Die Bootsgeschütze stehen für gewöhnlich in den Bootslaffeten auf dem Oberdeck, die Landungslaffeten sind in Theilen in der Großrüst an der Schiffsseite untergebracht, an welcher das betreffende Boot ausgesetzt wird.

Die Armirung.



Ist nun das Schiff durch guten und festen Bau, durch Maschinen, Bemastung und Boote in den Stand gesetzt, über See zu gehen, so muß das Kriegsschiff, welches bei dem nun folgenden Abschnitte allein in das Auge gefaßt ist, zur Erfüllung seines Zweckes außerdem noch armirt werden. Beim näheren Eingehen auf die **Armirung**, d. h. auf die rein militärische Ausrüstung, haben wir es, um den gegenwärtigen Stand der Dinge erkennen zu lassen, hauptsächlich mit der jüngsten Entwickelungsgeschichte der Schiffsbewaffnung zu thun, welche Hand in Hand mit der Bauart der Schiffe geht, wie auch in der Kriegsführung zu Lande Offensiv- und Defensivsystem einander bedingen. Die Verbesserung der Angriffswaffen wirft zu Lande das ganze Befestigungswesen der alten Zeit über den Haufen und nöthigt den Truppen eine Beweglichkeit und Präcision der taktischen Bewegungen auf, welche man früher nicht kannte, weil weder das Bedürfniß dazu vorlag, noch die Vorbedingungen vorhanden waren.

Zur See tritt der Kampf zwischen Offensive und Defensive noch viel schärfer hervor. Die Erfindungen auf diesem Felde überbieten sich von Jahr zu Jahr, und es ist eine Nothwendigkeit, daß hier kein Staat gegen den andern zurückbleibt, weil der Zurückbleibende sonst wehrlos wird.

Es wird deshalb in der Beschreibung der Schiffsarmatur von einer Reihe schnell auf einander folgender und kostspieliger Aenderungen zu berichten sein, die jedoch keine Mißgriffe involviren, sondern nur die Nothwendigkeit zeigen, ungesäumt den Entwickelungen der Neuzeit zu folgen.

In früheren Zeiten, d. h. bis vor etwa 40 Jahren, machte die Armatur der Schiffe verhältnißmäßig wenig Schwierigkeiten. Man führte bestimmte Arten von Geschützen für bestimmte Klassen von Schiffen, die man als ausreichend befand, und alle Seemächte hatten ungefähr dieselben Kaliber und Dimensionen. Man baute Linienschiffe, Fregatten und Corvetten von so und so viel Kanonen lediglich für Kugel- und Kartätschfeuer.

Das Schiff erhielt in den untern Batterien längere, in den oberen immer kürzere Geschütze, und man ging nicht über das 32pfündige Kaliber hinaus. Die Hauptaufgabe bestand darin, durch Einrichtung der Röhre und Laffeten möglichst viele Geschütze auf eine Breitseite zu häufen.

Seitdem hat sich jedoch die Sachlage bedeutend geändert, und die Neuerungen in der Armirung der Schiffe haben in ihrer Rückwirkung auf den Schiffbau stets neue Aufgaben für die Constructeure der Marineartillerie heraufbeschworen.

Den Anstoß dazu gab in den zwanziger Jahren der damalige französische Major Paixhans durch die Erfindung der Bombenkanone von 8—10zölligem Kaliber.

Bis dahin war in Seeschlachten das Geschützfeuer der Schiffe gerade nicht sehr gefährlich gewesen. Wenngleich Nelson seine Capitänen Befehl gab, dem Feinde immer bis auf Pistolenschußweite auf den Leib zu rücken, um eine



Alte Schiffskanone.

kräftigere Geschützwirkung zu erzielen, beschoß man sich mit den Vollkugeln oft Tage lang, ohne sich großes Leid anzuthun, die eigentliche Entscheidung wurde fast immer erst durch Enterung herbeigeführt, indem man die kämpfen-

den Schiffe Bord an Bord legte und die persönliche Tapferkeit der Auge in Auge fechtenden Mannschaften den Ausschlag geben ließ.

Die Bombengeschütze, welche Granaten schossen, modificirten jedoch diese Taktik wesentlich und übertrugen die Entscheidung wieder auf die Kanonen. Vollkugeln machten allerdings Löcher in das Schiff und rissen auch wohl ein paar Leute mit fort, aber die runden kleinen Löcher wurden zugepfropft und schadeten weiter nichts. Die Granaten dagegen waren viel gefährlichere Feinde. Sprangen sie in der Schiffsseite, so rissen sie gewaltige unregelmäßige Löcher hinein, die sich nicht so ohne weiteres verstopfen ließen und leicht das Schiff zum Sinken bringen konnten, wie dies zuerst in der Schlacht von Sinope die Bombenkanonen der russischen Schiffe an der noch nach dem alten System armirten türkischen Flotte und vor wenigen Jahren noch der Kampf zwischen dem nordamerikanischen Kriegsschiff „Kearsage" und dem berüchtigten südstaatlichen Kaper „Alabama" gezeigt haben, welcher letztere durch eine Granate des „Kearsage" in Grund gebohrt wurde. Explodirten die Granaten aber im Schiff, so konnten sie nicht nur ungeheure Verheerungen unter der Mannschaft anrichten, sondern auch das Schiff in Brand stecken, wie dies z. B. bei dem englischen Linienschiffe „London" der Fall war, dem bei der Beschießung von Sebastopol eine Granate 50 Mann außer Gefecht setzte und das außerdem fünf Mal in Brand geschossen wurde. Die fremden Nationen durften deshalb die Bombenkanonen den Franzosen nicht allein überlassen, weil letztere dadurch zu große Ueberlegenheit erhalten hätten. Wenn nun auch öconomische Rücksichten es verboten, das in so großen Massen vorhandene artilleristische Material sofort zu Gunsten des neuen Systems zu cassiren, auch die Schiffe selbst nicht dafür gebaut waren, um das vermehrte Gewicht der Bombengeschütze zu tragen, so sah man doch ein, daß die Menge der Geschütze allein keine Ueberlegenheit gebe. Man reducirte daher ihre Zahl und gab mehr darauf, wirksamere Geschütze für den Kampf auf weite Entfernungen zu erhalten, wie man auch von dem Bau der hochbordigen Holzschiffe zurückkam, welche den Granaten eine zu große Zielfläche boten.

Die Anwendung des Dampfes auf die Kriegsmarine in den vierziger Jahren erforderte weitere Neuconstructionen; Maschinen und Räder traten dem gewohnten Breitseitensystem hindernd entgegen. Man war darauf angewiesen, die Zahl der Batteriegeschütze zu vermindern und sich hauptsächlich auf das Oberdeck zu beschränken, wo man die Kanonen jedoch auch nur vor und hinter den Radkasten placiren konnte. Zum Ersatze des Verlustes an Zahl nahm man deshalb um so schwerere Kaliber. Das 8 und 10zöllige Bombengeschütz (Paixhans System) und der glatte 60-Pfünder von 65—80 Centner Gewicht traten auf und bildeten die Hauptarmatur der Dampfschiffe. Um erstere leichter zu manövriren, erfand man die Pivot-Laffetirung, bei der das Geschütz mit der Laffete auf einer Art Schlittenrahmen ruht. Dieser Rahmen ist um einen Punkt, den Pivotbolzen, auf Metallschienen, welche

auf dem Deck befestigt sind, drehbar, wodurch sich die Reibung sehr vermindert. Die Laffeten haben kleine excentrische Metallräder, die auf den mit Eisenschienen belegten Laufschwellen des Rahmens ruhen und sich durch ein Hebelwerk beliebig zur Tracht bringen lassen Will man das geladene Geschütz zu Bord holen, so läßt man die Räder wirken und rollt es mit Hilfe von Flaschenzügen auf den Laufschwellen vorwärts. Soll die Laffete auf einem Punkte des Rahmens festgehalten werden, so läßt man die Räder außer Tracht kommen. Dann ruht die Laffete mit ihrer ganzen untern Fläche auf dem Rahmen. Um bei Bewegung des Schiffes resp. beim Rücklauf des Geschützes die Reibung noch mehr zu erhöhen, dienen die Compressen, starke eiserne Klemmvorrichtungen, mit denen man die Laffeten stärker oder schwächer an den Rahmen preßt. Die Pivotlaffete greift unten zwischen die Laufschwellen des Rahmens, und letzterer ist vorn und hinten durch Querriegel so geschlossen, daß die Laffete nicht etwa von dem Schlitten ablaufen kann.

Die Pivotirung gestattet gleichzeitig, mit den Kanonen, wo es das Deck erlaubt, einen vollständigen Kreis zu beschreiben. Auf den gewöhnlich sehr scharf gebauten Raddampfern war vorn im Bug nur Platz für ein schweres Geschütz, deshalb stellte man es in die Mitte und konnte es mit seiner Achsendrehung beliebig nach beiden Seiten gebrauchen, während eine auf der gewöhnlichen vierrädrigen Laffete montirte Kanone nur mit großem Zeitverlust und Schwierigkeiten von einer Seite zur andern geschafft werden konnte.

Die zu Anfang der fünfziger Jahre erbaute preußische Dampfcorvette „Danzig" mit 12 solchen Pivotgeschützen, 68pfündigen Bombenkanonen von drei verschiedenen Längen und Gewichten armirt, repräsentirte damals eine gewaltige artilleristische Schiffsmacht; allein die Tage der Raddampfer als Kriegsschiffe waren bereits gezählt. Die Schraube führte sich ein, mit ihr kamen die Breitseitengeschütze in den freigewordenen Batterien wieder in Aufnahme, und die Zahl der Pivotgeschütze reducirte sich auf zwei bis vier, die man vorn und hinten auf dem Oberdeck beließ, um beim Jagen und beim Rückzuge Bug und Heck wirksam armirt zu haben.

Inzwischen begannen bei allen größeren Mächten die durch Verbesserungen des gezogenen Gewehres mit der Spitzkugel hervorgerufenen Versuche, gezogene Kanonen für ähnliche Geschosse zu construiren, in den fünfziger Jahren zu Resultaten zu führen, welche eine noch jetzt nicht abgeschlossene Umgestaltung der Artillerie überhaupt anbahnten. Es gelang nämlich, in mannigfaltiger Form Kanonen herzustellen, welche wie das gezogene Gewehr durch spiralförmig in die Seelenwände eingeschnittene Züge ihrem cylindro-conischen Geschoß mit der Vorwärtsbewegung gleichzeitig eine Rotation um seine in der Richtung der Flugbahn liegende Längenachse ertheilten. Dadurch wurde der schädliche Einfluß des Spielraums und die störende Einwirkung beseitigt, welche die verschiedene Lage des Schwerpunktes der Kugelgeschosse zur Seelenachse der glatten Geschütze auf die gleichmäßige Gestaltung der Flugbahn ausübte. Ebenso

wurde der Luftwiderstand von dem schwereren Spitzgeschosse mit geringerem Geschwindigkeitsverluste, als von der runden Kugel überwunden.

Der Gewinn an Tragweite, Trefffähigkeit und Percussionskraft durch gezogene Kanonen mit Spitzgeschossen war so groß, daß deren Einführung als Schiffsgeschütze sich einleiten mußte, sobald sich Langgranaten mit geeigneter Zündung herstellen ließen, die dann zugleich den Rundgranaten gleichen Kalibers in Größe ihrer Sprengladung weit überlegen waren.

So finden wir schon im orientalischen Kriege 1855 achtundzwanzig sogenannte Lancasterkanonen, von denen später die Rede sein wird, englischer Seits zur Armirung der schwimmenden Batterien in der Ostsee verwendet.

Ungefähr gleichzeitig begann eine Umgestaltung im Bau der Kriegsschiffe, welche, so weit sie nicht durch die allgemeine Einführung der Dampfkraft bedingt wurde, allein die Folge des Granatfeuers und zwar zunächst noch aus glatten Geschützen war.

Seit Einführung der Bombenkanone an Bord waren bis zum Krimkriege keine Schiffe im Kampfe gewesen, die solche Geschütze gegen sich gehabt, und man hatte sich deshalb wohl die verheerende Wirkung dieser Waffe gegen Holzschiffe noch nicht recht klar gemacht. Der Ausgang der Schlacht von Sinope und die Beschießung der russischen Festungswerke zeigte Engländern und Franzosen jedoch die Ohnmacht hölzerner Schiffe gegen Granaten, und diese Erfahrungen gaben dem Kaiser Napoleon zuerst den Gedanken an gepanzerte Fahrzeuge ein.

Es wurden schwimmende gepanzerte Batterien gebaut, mit großer Mühe von Toulon nach dem schwarzen Meere geschafft und gegen die Festungswerke von Kinburn geführt. Ihre Leistungen waren so vorzüglich und ihr vierzölliger Panzer deckte sie selbst so sicher gegen das feindliche Granatfeuer, daß sie, ohne selbst zu leiden, sehr bald die Landbatterien zum Schweigen brachten. Die russischen Granaten waren harmlos an den Panzerwänden zerschellt.

Mit dieser Thatsache begann der Kampf zwischen Panzer und Kanone, der den Staaten bereits so enorme Summen gekostet hat und noch kostet, der aber trotzdem von jeder seefahrenden Nation aufgenommen werden muß, wenn sie sich auf dem Meere nicht wehrlos machen will.

Die Erfolge der schwimmenden Batterien führten zum Bau der ersten französischen Panzerfregatte „Gloire". Ihr genialer Erbauer, Dupuy de Lôme, der Constructeur des Schraubenlinienschiffes „Napoléon", durch welches die Franzosen den Engländern im Schiffsbau so glänzend den Rang abliefen, löste dies jenseits des Canals für unmöglich gehaltene und mitleidig belächelte Problem in ruhmvoller Weise. Gleichzeitig damit traten die gezogenen Geschütze in Frankreich auf, und England sah sich durch diese beiden Erfindungen plötzlich in seiner bisher für unüberwindlich gehaltenen Schutzwehr, in den

mit bewußtem Stolz so oft genannten hölzernen „Wällen", wie es seine Flotte bezeichnete, bedroht.

Diese Wahrnehmung trieb es zu den gewaltigsten Anstrengungen, dem gefährlichen Rival die Spitze zu bieten. Oeconomie war Nebensache, es galt jetzt — coûte qu'il coûte — die in Frage gestellte Herrschaft zur See wieder zu gewinnen und fest zu sichern. Die ganze englische Nation fühlte, daß die unbestrittene Suprematie zur See für sie eine Lebensfrage sei, und alle technischen Capacitäten des Landes unterstützten die Regierung in ihrem Streben. Es wurden mehr und größere Panzerschiffe gebaut, als in Frankreich, alles technische Geschick und aller Scharfsinn wurde aufgeboten, um die eigenen Panzer für alle feindlichen Geschosse undurchdringlich zu machen, dagegen andrerseits Geschütze zu schaffen, welche jeden feindlichen Panzer durchbohren sollten.

Seitdem kämpfen Panzer und Kanone mit einander; beide sind stetig in Dimensionen gewachsen; alle seefahrenden Länder sind in den Kampf mit hineingezogen, aber nach vierzehnjährigem Ringen ist noch keine Entscheidung herbeigeführt. Was vor einem Jahre für unmöglich gehalten wurde, ist es im nächsten nicht mehr. Eine Erfindung drängt die andere, und bis jetzt ist noch nicht zu übersehen, wer Sieger bleibt, ob Panzer oder Kanone.

Den französischen gezogenen Schiffsgeschützen stellten die Engländer zuerst das System Lancaster mit glatter, aber spiralförmig gewundener Seele von elliptischem Querdurchschnitt und gußeisernem massiven Spitzgeschoß von ovalem Querdurchschnitt entgegen. Diese Lancasterkanonen, welche auf den schwimmenden Batterien gegen Bomarsund gebraucht wurden, entsprachen aber namentlich hinsichts ihrer Trefffähigkeit den gehegten Erwartungen nicht.

Lancasters Nachfolger war Armstrong, zunächst mit den nach ihm benannten gezogenen Hinterladungsgeschützen mit Bleimantel und je nach dem Kaliber mit 36—70 Zügen. Diese Hinterlader schienen trotz des sehr zeitraubenden Ladens ihre Zwecke zu erfüllen, und man cassirte fast sämmtliche glattläufigen Schiffsgeschütze, die viele Millionen gekostet, um mit noch mehr Kosten die Armstrongkanonen einzuführen. Kaum war man jedoch einigermaßen damit vorgeschritten, als überlegene Geschütze von Witworth, Fraser und Andern auftraten. Auch erforderte das Wachsthum der Panzerplatten bald so schwere Kaliber und Ladungen, daß sich das schwächende Armstrongprincip mit Sicherheit nicht mehr darauf anwenden ließ.

Es galt, achtzöllige, mit besonderer Sorgfalt aus bestem Eisen gewalzte und mit 10zölliger Holzfutterung versehene Panzer zu durchbohren. Dazu bedurfte man Kaliber von 8—9 Zoll, die mit 30—50 Pfd. Pulverladung ein Langgeschoß von 2—300 Pfd. Gewicht mit einer Geschwindigkeit von 1300 Fuß per Secunde feuerten.

Die gewaltige Explosion solcher Pulvermassen schleuderte den hinten und

von oben eingesetzten Armstrongschen Verschlußapparat heraus. Man ließ deshalb dies System und überhaupt die Hinterladung fallen und adoptirte gezogene Vorderlader. Da Gußeisen für die an die neuen Geschütze gestellten Anforderungen nicht mehr genügte, so begann man die Röhre zu schmieden und zwar aus verschiedenen Cylindern, die man zuerst aus aufgewickelten Eisenstangen und dann über einander gestreift unter sich zusammenschweißte. Der innerste Hohlcylinder, in welchem die Züge angebracht sind, wurde aus zusammengewundenen Stahlstäben gebildet und in Oel gehärtet. Auf diese Weise entstanden die jetzt in der englischen Marine allgemein eingeführten Woolwich-Geschütze, so benannt nach dem Hauptarsenal Großbrittaniens, wo sie gefertigt werden.

Die Anzahl ihrer Züge ist gering und steigt je nach dem Kaliber von 3 bis 6. Die Geschosse sind mit kleinen eingeschraubten Führungszapfen versehen, die in die Züge passen und jene zwingen, der Drehung der letzteren zu folgen.

Ausgedehnte Schießversuche haben ergeben, daß diese Geschütze, die ein 7-, 8-, 9- und 11zölliges Kaliber haben und Geschosse von 100—170 und 250—450 Pfd. schleudern, im Stande sind, diese auf einige hundert Schritt Entfernung durch 7—11zöllige Panzer zu treiben. Man ist jedoch hierbei nicht stehen geblieben und hat ein 12zölliges Geschütz mit 9 Zügen und einem gegen 560 Pfd. schweren Vollgeschoß zunächst für Küstenbatterien construirt, welches jedoch bald auch an Bord auftreten dürfte.

Darin haben augenblicklich die Engländer das sich vorgesteckte Ziel, mit ihren Geschützen jeden feindlichen Panzer zu durchbohren, erreicht, aber ob sie trotzdem nicht bald wieder ihr System wechseln müssen, ist fraglich. Erstens geht man schon damit um, in Thurmschiffen den Panzer bis zu 20 Zoll zu verstärken und dann bietet auch die Construction der Woolwich-Geschütze trotz des vorzüglichsten Materials und der gewissenhaftesten Arbeit nicht die Sicherheit gegen Springen, deren die Bedienung so sehr bedarf, um Vertrauen zu ihrer Waffe zu haben. Eben so läßt auch die Trefffähigkeit noch manches zu wünschen übrig.

Die Franzosen sind vom Vorderladungssystem für die schweren gezogenen Schiffskanonen von 16, 19, 24 und 27 Centimeter ($6^1/_8$, $7^1/_4$, 9 und 10 Zoll) Bohrungsdurchmesser zum Hinterladungssystem übergegangen. Die Geschosse werden von hinten durch eine in der Seelenachse liegende Oeffnung in das Rohr gebracht und die Oeffnung mit einer Cylinderschraube verschlossen. Die Züge sind wie in England parabolisch gewunden und steigen an Zahl von 3 auf 5, denen an den Geschossen je zwei Führungszapfen aus Zink entsprechen.

Bis vor einigen Jahren waren die französischen Panzerschiffe nur mit gezogenen 30-Pfündern und glatten 60-Pfündern bewaffnet. Erstere waren aus den glatten 30-Pfündern älteren Modells hergestellt, indem man das gußeiserne Rohr durch umgelegte Stahlcylinder verstärkte; sie schossen jedoch

nach ihrer Umwandlung ein Langgeschoß von etwa 63 Pfd. und deswegen ist ihre obige Bezeichnung eigentlich falsch. Es herrscht überhaupt in der Benennung der Geschütze jetzt ein großer Wirrwarr, aus dem der Laie sich über die Natur der letzteren keinen richtigen Begriff machen kann.

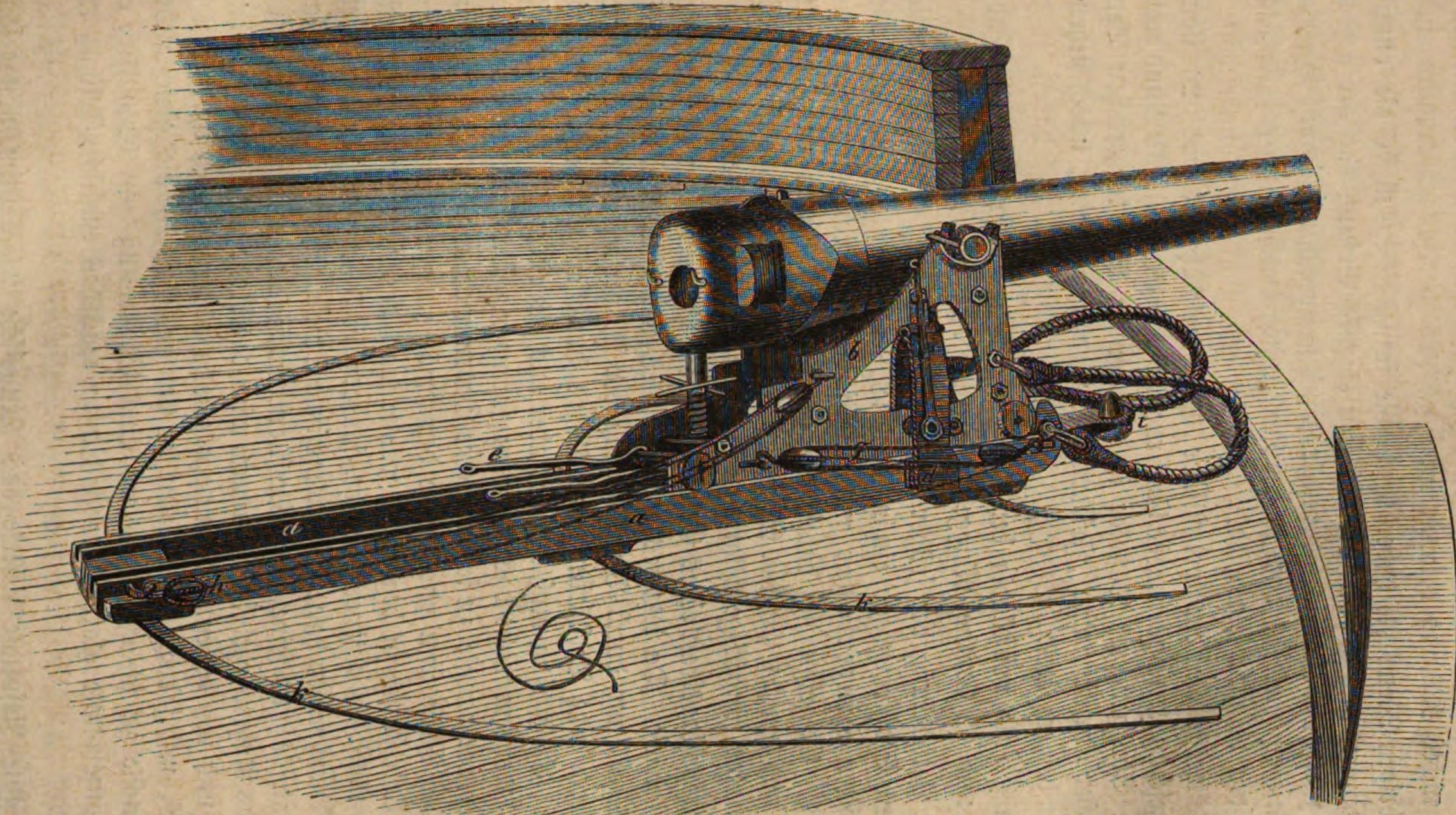
So z. B. spricht man auch bei uns von einem gezogenen 24-, 72 und 96-Pfünder, während dies nur heißt, daß eine runde, ihrem Kaliber entsprechende Eisenkugel jenes Gewicht haben würde. Man gebraucht aber Langgeschosse von circa 2 1/3 Kaliberlänge, die noch mit einem Bleimantel umgeben sind und deshalb für die oben erwähnten Geschütze circa 56, 198 resp. 270 Pfd. wiegen. Eine viel zweckmäßigere Bezeichnung ist die englische oder französische nach dem Durchmesser des Kalibers in Zollen oder Centimetern. Weiß man dann, daß die Geschosse der gezogenen Geschütze 2 1/3—2 1/2 Kaliber Länge haben, so kann man sich gleich eine richtige Vorstellung von ihnen machen. In der deutschen Marine ist denn auch in letzter Zeit zugleich der neuen Maß- und Gewichtsordnung entsprechend die französische Benennung nach Centimetern officiell eingeführt.

Es scheint, als ob früher finanzielle Verhältnisse die Franzosen in der Vervollkommnung ihrer Schiffsgeschütze zurückgehalten hätten, die kaum einen 4zölligen Panzer zu durchbohren vermochten; denn erst seit 1866 sind sie daran gegangen, ähnliche Kaliber wie die englischen herzustellen und zwar in neuester Zeit aus Stahl, da sie gesehen, daß ihr früheres System von gußeisernen Röhren mit Stahlcylindern als Verstärkung für so schwere Geschosse mit großen Ladungen nicht haltbar ist. So viel verlautet, stehen aber selbst ihre neuen Geschütze von 16—27 Centimeter Kaliber den Woolwichkanonen an Durchschlagskraft nach.

Die Amerikaner wollten bis vor einem Jahre weder von gezogenen Geschützen noch von Hinterladung etwas wissen. Sie zogen das alte System gußeiserner Vorderlader mit runden Geschossen vor und haben ihren Geschützen nur kolossale Dimensionen gegeben. Sie wollten die Panzer nicht durch Langgeschosse mit conischer Spitze durchbohren, sondern sie durch runde Kugeln von großem Durchmesser zerschmettern. Sie construirten deshalb 15—22 zöllige Schiffsgeschütze, deren Kugeln 4—800 Pfd. wiegen, und die mit einer Ladung von 60—100 Pfd. Pulver abgefeuert werden.

Der bereits erwähnte Monitor „Miantonomoh", welcher im Jahre 1866 unsere norddeutschen Häfen besuchte, war mit vier solchen 15zölligen Geschützen armirt, von denen er zwei in jedem seiner beiden Thürme führte. Sie standen parallel neben einander, ließen sich gleichzeitig abfeuern und konnten demgemäß eine 800pfündige Eisenmasse auf denselben Punkt schmettern.

Vergleichende Versuche in England haben indessen ergeben, daß das Woolwichgeschütz dem amerikanischen System überlegen ist, und augenblicklich beschäftigt sich das amerikanische Marineministerium auf das Lebhafteste mit der



Gezogener 24-Pfünder auf Rahmenlaffete mit geöffnetem Verschluss.

a a Eiserner Rahmen. b Eiserne Laffete. c Hebelarm zum Zusammenpressen der Hemmvorrichtung. d Hemmvorrichtung. e Hebel, um die excentrischen Räder der Laffette zur Tracht zu bringen. f Brooktaue zum Hemmen des Rücklaufs. g Seitentaljen. h Wendetaljen zum Drehen des Rahmens. i Pivotbolzen, um den sich der Rahmen dreht. k k Metallschienen, auf denen der Rahmen läuft.

Frage über die Einführung gezogener Schiffsgeschütze, über deren Construction jedoch noch nichts Näheres bekannt ist.

Die übrigen Seemächte haben theils die französischen, theils die englischen Kanonen adopirt, nur Preußen hat sein eigenes System, das der gezogenen Hinterlader zuerst mit Kolben-, gegenwärtig mit Keilverschluß für mit Bleimantel versehene Geschosse, wie es auch in der Landarmee durchgängig gebräuchlich ist und den Lesern bekannt sein wird.

Das schwerste Kaliber preußischer Schiffsgeschütze ist das 26 Centim. (10″) Ringgeschütz, Krupps neueste Construction, mit Gußstahl-Rohr und darüber geschweißten Stahlringen. Dasselbe ist für die im Bau befindlichen Thurmschiffe „Großer Kurfürst" und „Friedrich der Große" bestimmt, jedoch stehen die Versuche damit noch aus.

Die bereits als vollständig bewährt eingeführten Marinegeschütze sind die 24, 21, 15 und 12 Centim. Ringgeschütze (96-, 72-, 24-, 12-Pfünder).

Zu der Verstärkung der früher nur aus einem Stück Gußstahl gefertigten Geschütze durch Stahlringe gab ein in Tegel 1868 veranstaltetes Vergleichschießen der Krupp'schen Hinterlader mit englischen Armstrong-Vorderladern Veranlassung. Es zeigte sich dabei, daß erstere den letzteren ganz bedeutend nachstanden und ein 21 Centim. Geschütz älterer Construction auf 1200 Fuß nicht einmal eine fünfzöllige Platte zu durchschlagen vermochte.

Die Durchschlagskraft eines Geschosses ist ein Product seiner Geschwindigkeit mit seinem Gewicht. Da letzteres constant bleiben mußte, konnte eine größere Durchschlagskraft nur durch Vergrößerung der Pulverladung erreicht werden, die aber wieder eine Verstärkung des Rohrs durch aufgeschweißte Stahlringe nach sich zog. Gleichzeitig mußte damit aber auch ein anderes Pulver eingeführt werden, um trotzdem nicht das Rohr zu sprengen. Das frühere grobkörnige Geschützpulver verbrannte zu schnell, seine Gasentwickelung fand deshalb in zu augenblicklicher Weise statt und wirkte demgemäß zu gewaltsam auf das Rohr. Um diesem Uebelstande zu begegnen, wählte man das sogenannte prismatische Pulver, das nicht aus Körnern besteht, sondern in 3—4 Zoll lange und etwa ¾ Zoll im Durchmesser haltende prismatische Stücke geknetet ist und so langsam verbrennt, daß es seine ganze Kraft erst entwickelt, wenn das Geschoß die Mündung des Rohres verläßt. Dadurch wird das Rohr nicht außergewöhnlich angestrengt, und mit diesen Hülfsmitteln gelang es Krupp noch im Herbst des Jahres 1868, mit seinem verbesserten 21 Centim. Geschütz die gleichkalibrige Armstrongkanone zu schlagen und auf eine Entfernung von 1200 Fuß eine achtzöllige Panzerplatte glatt zu durchschlagen, was das englische Geschütz nicht vermocht hat.

Gleich gute Resultate lieferte das Krupp'sche 24 Centim. Ringgeschütz, indem es eine neunzöllige Platte durchschlug, und diese für die deutsche Technik so ehrenvollen Erfolge haben die 21, 24 und 26 Centim. Ringkanonen als

deutsche Marine- und Küstengeschütze eingeführt, so daß vorläufig unsere Artillerie feindlichen Panzern gewachsen ist.

Den Vortheil der größeren Trefffähigkeit hat unser Geschützsystem außerdem vor jedem andern voraus.

Ebenso hat Deutschland den Ruhm, bis jetzt das größe gezogene Kaliber producirt zu haben, den Krupp'schen 1000-Pfünder von 14 Zoll Seelenweite für 150 Pf. Pulverladung, welcher auf der letzten Pariser Ausstellung allgemeine Bewunderung erregte und diese um so mehr verdient, weil er aus einem einzigen Gußstahlblock hergestellt ist.

Obwohl dieser Koloß jeden möglichen Schiffspanzer durchschlagen würde, kann er bis jetzt wegen seines Gewichtes (1000 Centner) nicht an Bord gebraucht werden; jedoch soll er zur Hafenvertheidigung an der Jade aufgestellt werden.

Um den Lesern einen ungefähren Begriff von den Dimensionen der modernen Panzerschiffsgeschütze zu geben, stelle ich dieselben nebst ihren Ladungen hier zusammen.

1. Preußisches gezogenes 21 Centim. Ringgeschütz (letzte Construction).
Länge des Rohres 15 Fuß.
Größter Durchmesser desselben 29 Zoll.
Gewicht 200 Centner.
Länge der Geschosse 17 $^1/_2$ Zoll.
Durchmesser derselben 8 Zoll rhl.
Gewicht derselben 198 Pfd.
Pulverladung 28 Pfd. für Langgranate, 34 Pfd. für Panzergranate.

2. Englisches 8zölliges Woolwich-Geschütz.
Länge 12 Fuß.
Größter Durchmesser 36 Zoll.
Gewicht 180 Centner.
Länge der Geschosse 18 Zoll.
Durchmesser derselben 8 Zoll engl.
Gewicht 170 Pfd.
Pulverladung 30 Pfd.

3. Französisches 19 Centimeter-Geschütz.
Länge 11 $^1/_2$ Fuß.
Größter Durchmesser 32 Zoll.
Gewicht 160 Centner.
Länge der Geschosse 18 Zoll.
Durchmesser derselben 7 $^1/_4$ Zoll.
Gewicht derselben 150 Pfd.
Pulverladung 25 Pfd.

Die Herstellungskosten solcher Rohre erreichen in Folge des ausgesuchten Materials und der schwierigen Bearbeitung eine bedeutende Höhe und belaufen sich für die schweren Kaliber auf 12—18,000 Thlr., wie denn überhaupt die Kosten der großen Kriegsschiffe seit Einführung der Panzerung sich mehr als

verdoppelt haben. Früher baute man das größte Schlachtschiff, ein Schrauben-linienschiff von 120 Kanonen, für 1 ½ Millionen Thaler, jetzt kommt ein Panzerschiff wie unser „König Wilhelm" mit 23 Geschützen über 3 ½ Millionen zu stehen. Die neueren Geschütze werden außerdem noch dadurch um so theurer, daß sie verhältnißmäßig bald verbraucht werden. Bei den alten gußeisernen Glattläufen konnten aus einem Rohr, ehe es ausgeschossen war, circa 2000 Schuß gethan werden, und es war die Gefahr eines vorherigen Springens so gut wie ausgeschlossen. Jetzt jedoch greift die Explosion der starken Ladungen mit ihrer schweren Vorlage das Metall so heftig an, daß selten eines der neueren schweren Kaliber 800 Schuß überdauert und man von keinem behaupten kann, es werde nicht schon weit früher springen, weil ein kleiner Fehler im Material, den selbst die vorgeschrittenste Technik bei den großen Stärken des Metalles nicht immer zu vermeiden vermag, dazu Anlaß geben kann.

Mit Ausnahme Preußens, dessen Stahlguß unerreicht dasteht, und das im Vertrauen auf dessen Güte sich auf das Ringsystem beschränken konnte, haben deshalb die andern Nationen fast sämmtlich die Zusammensetzung der Geschütze aus mehreren Cylindern über einander angenommen, weil deren geringere Stärke eine bessere Garantie für die homogene Güte und Fehlerlosigkeit bietet.

Früher wurden die Geschütze von artilleristischen Behörden construirt und fertig gemacht; seitdem jedoch soviel höhere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Kanonen gestellt werden und es darauf ankommt, dem Metalle die größte Widerstandsfähigkeit zu geben, ist die Fabrication der Geschütze in die Hände der Privatindustrie übergegangen und mit vollem Recht; denn nur Techniker, die mit den Eigenschaften und der Bearbeitung der Metalle vollständig vertraut sind, können das liefern, was jetzt von Geschützen verlangt wird.

Die nothwendige Folge der daraus entstehenden Concurrenz sind immer neue Erfindungen und Verbesserungen, aber eben deshalb dürfen auch die augenblicklich angenommenen Geschützsysteme nicht als dauernd betrachtet werden. Es ist möglich, daß sie in nächster Zeit durch andere bessere verdrängt werden, und auch wir müssen uns darauf gefaßt machen, obwohl wir in Vergleich mit andern Seemächten noch immer gut fortkommen, weil wir noch wenig Schiffskanonen haben. Die Technik strebt dahin, nicht allein die Geschütze vollkommener, sondern auch billiger zu machen, und namentlich stellen Fabrikanten Versuche an, die Röhre aus Hartguß zu fertigen. Wenngleich damit bis jetzt noch keine zufriedenstellenden Resultate erreicht sind, so ist die Möglichkeit des Reussirens keineswegs ausgeschlossen und wir können erwarten, daß bald wieder ein Wechsel der Geschützconstructionen eintritt.

Unter **Hartguß** versteht man eine besondere Bereitung des Gußeisens, wodurch dieses einen so hohen Grad von Härte erhält, daß es durch die vorzüglichsten Stahlinstrumente nicht mehr bearbeitet werden kann. Diese Eigenschaft wird vorzugsweise durch eine Mischung von gewissen Eisensorten, die das

Geheimniß des Erfinders ist, erreicht, dann aber auch durch den Guß in eisernen statt in Sandformen, wodurch eine viel schnellere Abkühlung des Metalls erfolgt. Es existiren zwei verschiedene Legirungen Hartguß, die des englischen Majors Palliser und des Maschinenbauanstalt-Besitzers Grüson in Buckau bei Magdeburg. Erstere soll aus 90 Proc. schwedischem grauen Eisen und 10 Proc. Schmiedeeisen, eine zweite aus 75 Proc. Pontypool Nr. 6, 20 Proc. Pontypool Nr. 5 und 5 Proc. Schmiedeeisen bestehen, während die Grüsonsche Legirung Geheimniß des Erfinders ist.

Letzterer geht damit um, die Geschützröhre aus Hartguß zu construiren und vindicirt ihnen die Eigenschaft, durch keine noch so große Ladung gesprengt werden zu können.

Bewahrheiten sich diese Angaben, was wir im Interesse unseres Vaterlandes dringend wünschen, so dürfte damit wohl der Kampf zwischen Panzer und Kanone seinen Abschluß finden und der letzteren der definitive Sieg verbleiben. Damit würde dann aber auch die Frage der Panzerschiffe in ein neues Stadium treten, denn wenn die für Schiffe möglichen Panzer von jedem Schusse durchbohrt werden (und dafür handelt es sich nur um Geschütze, welche die erforderlichen Ladungen aushalten können), so nützt das Panzern überhaupt nichts mehr. Es bleibt dann den Marinen bei ausbrechenden Feindseligkeiten nur noch übrig, den Unterwasserkrieg aufzunehmen und unterseeische Fahrzeuge zu bauen. Gelingt es andererseits aber der Technik Hartgußpanzer zu fertigen, so sind wieder die Geschütze überflüssig und man wird in den Seeschlachten das gegenseitige Anrennen der Schiffe zur einzigen Aufgabe der Technik machen müssen.

Die Geschützconstruction hat jedoch nicht allein den Artilleristen und Technikern in neuerer Zeit Kopfzerbrechen gemacht, sondern auch die der Geschosse und namentlich der Granaten. Es ist bereits erwähnt, daß Vollgeschosse einem Holzschiffe verhältnißmäßig wenig Schaden zufügen und daß die Panzerung hauptsächlich nur mit Rücksicht auf die verheerende Wirkung der Granaten in das Auge gefaßt wurde. Gewöhnliche runde gußeiserne Granaten zerschellen aber schon, wenn sie nicht etwa ein 15zölliges Kaliber haben, wirkungslos an einem 3 bis 4zölligen Panzer und Langgranaten mit ovaler Spitze an 5zölligen. Es war daher die Aufgabe, diese Geschosse von einem Material zu verfertigen, das sie befähigte, auch acht- bis zehnzöllige Panzer zu durchbringen und erst dann zu zerspringen oder wenigstens ihre zerstörenden Wirkungen mitten in der Schiffswand zu äußern und in sie eine Bresche zu legen.

Man wählte Stahl, aber Gußstahl erwies sich zu spröde und Schmiedestahl war zu weich; es veränderte die Form, beides war außerdem sehr theuer; eine Stahlgranate für ein achtzölliges Geschütz kam auf 80—90 Thlr. zu stehen. Eine so kostspielige Kriegsführung forderte natürlich allen technischen Scharfsinn für Erfindung eines billigeren Geschoßmaterials heraus.

In England ist dies Problem, wie bemerkt, durch Palliser, in Deutsch-

land durch Grüson in Buckau bei Magdeburg gelöst worden. Beide produciren ein Gußeisen, das eine Glashärte besitzt und in Form von Granaten mit solider Spitze jede bisher angewendete Panzerung durchdringt, ohne seine Gestalt zu verändern.

Andern Nationen ist es bis jetzt nicht gelungen, ein ähnliches Metall herzustellen. Die Franzosen begnügten sich bisher mit Stahl, beginnen aber auch Grüsonsche Fabrikate zu beziehen; Rußland nimmt schon längere Zeit Hartgußgeschosse aus Deutschland.

Das Grüsonsche Metall scheint noch härter zu sein, als das von Palliser, und ist in der deutschen Marine für die Panzergranaten adoptirt, während man nur einen kleinen Theil derselben ($^1/_{20}$ der reglementsmäßigen Munition) aus Gußstahl den Schiffen mitgiebt.

Nach den angestellten Versuchen bedingt auch die Gestaltung der Geschosse in gewissem Grade ihre Durchschlagskraft. Ihre günstigste Form ist ein Cylinder mit gewölbter (ogivaler) Spitze. Als vortheilhafteste Länge sind $2^1/_4$—$2^1/_2$ Kaliber gefunden und die Wölbung der Spitze ist mit einem Radius von $1^1/_2$ Kaliber Länge beschrieben. Bei einem 8-zölligen (21 Centim.) Geschütze ist mithin das Geschoß circa 18 Zoll lang.

Die Zündungen der Granaten sind bei den verschiedenen Nationen verschieden und auf das Princip der Concussion oder Percussion gegründet, d. h. sie entzünden sich durch den Anschlag oder durch die Zusammenpressung, welche sie bei heftiger Berührung des Geschosses mit einem harten Gegenstande, wie sie ein Schuß erzeugt, erleiden.

Die deutschen Schiffsgranaten haben theilweise, d. h. soweit sie gegen hölzerne Schiffe als Langgranaten verwendet werden, dieselbe Nadelzündung wie die unserer Landarmee. Von dem für die Sprengladung bestimmten hohlen Raum im Innern des Geschosses führt nach dessen Spitze der cylindrische Zündkanal, welcher durch eine kurze eingeklemmte Hülse mit einem aus entzündlichem leichten Zeuge gefertigten Boden gegen die Sprengladung abgeschlossen ist. In dieser Hülse liegt ein kurzer, schwerer, in seiner Achse durchbohrter Bolzen, mit über der Bohrung angebrachter Nadel. Er wird durch einen quer in die Geschoßspitze eingesteckten Vorsteckbolzen von der in die Mündung des Zündkanals mittels Schraube eingebrachten Zündspille ferngehalten

Die dem Geschosse durch seine Rotation mitgetheilte Centrifugalkraft schleudert den Vorstecker heraus, wenn ersteres das Rohr verlassen hat. Sobald dann die Bewegung desselben durch ein Hinderniß verzögert oder gar gehemmt wird, fliegt der in seiner Geschwindigkeit beharrende Bolzen mit der Nadel nach vorn und trifft die Zündpille, welche explodirt und durch ihr die Zeugplatte durchschlagendes Feuer die Sprengladung entzündet.

Die gegen Panzer bestimmten Panzergranaten mit solidem Hartguß- oder Gußstahlkopf haben dagegen gar keine Zünder. Bei dem Durchschlagen von 6—8 Zoll Eisen entzündet sich das Pulver von selbst. Wie dies geschieht,

ist noch nicht recht aufgeklärt, wahrscheinlich aber in folgender Weise. Die lose Sprengladung wird durch den heftigen Stoß, den die Granate durch den Schuß erhält, im hintern Theil des hohlen Raumes zu einer festen Masse zusammengeballt. Sobald die Granate dann durch den Panzer in ihrer Geschwindigkeit plötzlich gehemmt wird, fliegt der Pulverkuchen mit der ganzen Schnelligkeit, welche das Geschoß vor dem Anschlagen hatte, gegen den vordern Theil des Sprengladungsraumes und entzündet sich durch diesen Stoß. Früher nahm man an, das Geschoß werde beim Durchbohren des Panzers selbst so heiß, um das Pulver in seinem Innern zu entzünden, jedoch hat man gefunden, daß es unmittelbar nach dem Durchschlagen kaum lauwarm ist, merkwürdiger Weise eine Zeitlang nachher aber eine höhere Temperatur annimmt, so daß man sich daran verbrennt.

Neben den Geschützröhren und Geschossen hat auch die Construction der Laffeten der Technik große Schwierigkeiten bereitet, die theilweise noch nicht vollständig überwunden sind.

Zur Zeit der glatten Geschütze älteren Modelles, die mit einem Rohrgewicht von 50—60 Centner abschlossen, war die gewöhnliche Breitseitlaffete aus Eichen- oder Ulmenbohlen und mit vier Blockrädern für alle Zwecke ausreichend. Sie vereinte die nothwendige Stärke mit Stabilität, Beweglichkeit und Einfachheit der Construct on. Sie hatte ihre Mängel, die man von Zeit zu Zeit zu verbessern bemüht war, aber man mußte dann stets eine der obigen wesentlichen Eigenschaften opfern, und kehrte deshalb immer wieder zu der alten Form zurück, die seit Jahrhunderten nur geringe Modificationen erlitten hat.

In den Batterien existirten diese vierrädrigen Holzlaffeten bis vor kurzem noch. Mit dem Ersatze der früheren glatten Geschütze durch gezogene werden jedoch auch gleichzeitig eiserne Laffeten neuester Construction eingeführt.

Den früher gebräuchlichen Ladungen waren diese Laffeten gewachsen, und ihr Rücklauf wurde durch ein starkes Tau- das Brooktau, gehemmt, das durch einen am hintern Theile des Geschützes angegossenen Brookring gezogen, und mit seinen beiden Enden in den Brookbolzen zu jeder Seite der Kanonenpforte befestigt war. Die Länge der Brooktaue war so bemessen, daß die beim Feuern außerhalb der Pforte befindliche Geschützmündung nach dem Rücklauf etwa 1 Fuß innerhalb der Pforte stand, um das Wiederladen zu gestatten. Zu Bord wurde die Laffete mit Flaschenzügen, den Seitentaljen, geholt, die Seitenrichtung gab man ihr mit Hilfe von Handspeichen (Hebebäumen), die man hinten unter ihre Wände stemmte, unterstützt von einer der Seitentaljen. Die Höhenrichtung regulirte man durch Keile, die unter das von den Handspeichen zuvor gehobene Bodenstück des Geschützes geschoben wurden.

Dieser Mesnauchism reichte aus, um mit 14—16 Mann Bedienung die schwersten Geschütze älteren Modelles unter allen Umständen schnell und ohne zu große Anstrengung zu bedienen.

Die neun- und zehnzölligen Bombengeschütze, deren Pulverladung bis zu 15 Pfund wuchs, machten schon mehr Schwierigkeiten, sowohl hinsichtlich ihres Rücklaufs als ihrer Beweglichkeit und man mußte zu ihrer Beseitigung die erwähnten Pivot-Rahmen-Laffeten erfinden. Als aber die Ladungen immer größer wurden, wuchs auch der Rücklauf so bedeutend, daß die weiter oben beschriebenen Compreßvorrichtungen nicht mehr genügten. Eine Vermehrung der Reibung wurde nothwendig, um dem Rückstoß der explodirten Pulverladung entgegenzuwirken, aber gerade diese größere Friktion ließ sich schwer hervorbringen.

Rahmen und Laffeten werden bei allen unsern Kalibern jetzt von Eisen gefertigt, weil es viel haltbarer und demgemäß auch billiger als Holz ist, und ebenso hat man zur Erzeugung größerer Reibung ein System von Eisenplatten benutzt.

Zwischen den Laufschwellen des Rahmens, auf welchen die Laffete sich bewegt, sind vorn und hinten ein eiserner Querbolzen angebracht, welche beide sechs in Hochkante liegende und verschiebbare eiserne Schienen von etwa 1 Zoll Stärke und 4—6 Zoll Höhe tragen. Die untere Kante der Laffete trägt eine um eins größere Zahl ähnlicher aber kürzerer Schienen, welche zwischen die Schienen des Rahmen greifen. Eine Schraubenvorrichtung preßt alle mehr oder minder zusammen, und es entstehen dadurch 12 Reibungsflächen, mit deren Hilfe es gelungen ist, die schweren Geschütze einigermaßen festzuhalten und den Rücklauf zu hemmen. Obwohl diese Compressen, welche nach ihrem Erfinder Armstrong genannt werden, noch manche Mängel aufweisen und man noch immer damit experimentirt, hat man sie in Ermangelung besserer sowohl in den übrigen Ländern, wie bei uns eingeführt.

Bei der Landartillerie kennt man diese Schwierigkeiten nicht. Die schweren Festungsgeschütze ruhen auf Rahmen, aber man stellt deren hinteres Ende beliebig hoch und läßt die zurücklaufenden Geschütze bergan gehen, wodurch sie sich bald von selbst hemmen. Am Bord läßt sich diese Methode jedoch wegen der Bewegungen des Schiffes nicht ausführen. Träfe z. B. das Zubordlaufen eines ungehemmten Geschützes von 250 Centner Gewicht mit einer abwärts gehenden Bewegung des Schiffes zusammen, so würde das Moment dieser schweren Masse Alles zerschmettern, was ihr im Wege stände. Man muß daher sichere Mittel haben, um die bewegliche Laffete mit dem feststehenden Rahmen auf das zuverlässigste zu verbinden, ohne dadurch aber der Beweglichkeit der ersteren irgendwie hindernd entgegenzutreten. Bis jetzt ist dies, wie bemerkt, der Marine noch nicht vollkommen gelungen.

Um das nach dem Schusse zurückgelaufene Geschütz sehr schweren Kalibers auf dem Rahmen wieder vorzubringen, genügen die Seitentaljen nicht mehr, und man hat bei den 27 Centim. Thurmgeschützen in der englischen, französischen und russischen Marine zu einem Räderiebwerk mit Kurbeln greifen müssen, das eine Kette ohne Ende mit rechteckigen Gliedern treibt. Diese Glie-

der greifen in die Zähne einer vorn und hinten zwischen den Schlittenwänden angebrachten Welle, so daß mit der Bewegung zugleich stets eine Hemmung verbunden ist. Soll das Geschütz vor oder rückwärts gebracht werden, so preßt man den obern Theil der Kette durch eine Hebelvorrichtung gegen die untere Fläche der Laffete, wo die Glieder ebenfalls in Zähne greifen und dadurch eine Verbindung zwischen Triebwerk und Laffete herstellen.

Soll das Geschütz dagegen abgefeuert werden, so löst man diese Verbindung, die Kette fällt auf den Boden des Rahmens, und der Rücklauf wird nur durch die Compreßvorrichtung allmählich gehemmt.

Diese Manier hat sich bewährt, und wir werden sie bei unseren späteren 26 Centim. Thurmgeschützen deshalb wohl auch einführen müssen.

Die Höhenrichtung geben wir unsern kleineren Geschützen mit der Richtspindel. Vom 21 Centim. Geschütz aufwärts reicht diese jedoch nicht mehr und nach englischem Vorbilde sind zu diesem Zwecke bei uns gezahnte Kreisbogen an das Bodenstück geschraubt, in welche ein Triebwerk mit Kurbel greift. Bei den Franzosen ruht das Bodenstück in einer Kette, die ebenfalls durch Triebwerk bewegt wird.

So häufen sich bei Vergrößerung der Geschütze die Schwierigkeiten nach allen Richtungen, und die Technik ist noch nicht im Stande gewesen, den in dieser Beziehung an sie gestellten Anforderungen vollständig zu genügen. Immerhin hat sie aber schon Staunenswerthes geleistet, und man muß es gesehen haben, um zu glauben, daß 16 Mann, welche früher zur Bedienung eines 50—60 Centner schweren Geschützes gehörten, jetzt ein neunzölliges Geschütz von dem fast fünffachen Gewichte mit Hilfe mechanischer Vorrichtungen mit derselben Leichtigkeit bedienen, wie jenes, und aus diesen Kolossen bei nicht zu heftig bewegter See in 10 Minuten zehn Schüsse feuern, obwohl auch der Transport der Munition ein ganz anderer geworden ist. Eine 40—50pfündige Kartusche läßt sich zwar immer noch verhältnißmäßig leicht und schnell von den Pulverkammern nach den Geschützen schaffen, aber ein 200—300pfündiges Geschoß läßt sich nicht so ohne weiteres unter den Arm nehmen, wie früher ein 36pfündiges.

Da in neuester Zeit nur noch Granaten an Bord gegeben werden, deren unzeitige Explosion die schrecklichsten Folgen nach sich ziehen würde, so müssen für deren Unterbringung besonders sichere Räume, die **Bombenkammern**, hergerichtet werden. Diese befinden sich deshalb ebenso wie die **Pulverkammern** im untersten Schiffsraume und so tief unter der Wasserlinie, daß sie im Gefecht gegen die Gefahr einschlagender Geschosse möglichst gesichert sind.

In größeren Schiffen hatte man gewöhnlich zwei Bombenkammern. Da jedoch an Stelle der früheren Vollgeschosse jetzt nur Granaten treten, so beginnt man, deren mehrere (3—4) zu bauen. Trotzdem bleibt der Weg von den Kammern bis zu den Geschützen in der Batterie immer ein weiter, und da sich die schweren Geschosse nicht gut tragen lassen, so werden sie durch besondere Oeff-

nungen zwischen den Geschützen in die Batterie mit Flaschenzügen geheißt, im Zwischendeck unter die Oeffnungen aber auf kleinen Wagen mit Blockrädern geschafft.

Für einen bequemen Transport der Geschosse in der Batterie hat man an Bord unserer Panzerfregatten „Friedrich Carl" und „Kronprinz" eine sehr sinnreiche, Zeit und namentlich Menschen sparende Einrichtung getroffen. Unter dem Deck der Batterie ist hinter den Geschützen entlang eine Eisenbahn angebracht, an der Rollen mit Haken laufen. Die Geschosse werden vorn und hinten in der Batterie durch bestimmte Oeffnungen in eisernen Mulden, den Geschoßtragen, aus dem Zwischendeck aufgeheißt, mit den Tragen an die Rollen der Eisenbahn gehängt und ohne Mühe durch einen Mann bis unmittelbar hinter das Geschütz geschoben, welches derselben grade bedarf, während die leeren Mulden wieder zurückgetragen werden. Auf dem „König Wilhelm" sind diese Eisenbahnen unter der Batterie im Zwischendeck angebracht und die Geschosse werden bis an die zwischen je zwei Geschützen befindlichen und zu diesem Zwecke gemachten Oeffnungen gefahren, durch die man sie dann in die Batterie heißt.

Das Pulver ist in den Pulverkammern verstaut, von denen sich in jedem größeren Schiffe zwei, eine vor, die andere hinter der Maschine befinden. Sie sind baulich so viel wie möglich gegen jede Feuersgefahr gesichert, mit Zink ausgeschlagen und haben eine Vorrichtung, um im Nothfalle unter Wasser gesetzt werden zu können. Sie werden durch dicke Glasscheiben mittelst Leuchtern mit starken Reflectoren von außen erleuchtet, wenn darin zu thun ist, dürfen aber nur mit Erlaubniß des Commandanten geöffnet werden. Die Schlüssel befinden sich in der Verwahrung des ersten Officiers, und nur die Feuerwerker mit bestimmten Leuten haben zu ihnen Zutritt.

Da ein in Dienst gestelltes Schiff jeden Augenblick schlagfertig sein soll, weil es auf seinen Fahrten in die Lage kommen kann, die seinem Lande gemachte Kriegserklärung erst durch einen Angriff seitens eines feindlichen Schiffes zu erfahren, auch Pulverarbeiten an Bord als gefährlich vermieden werden müssen, so bekommt es fast nur fertig gemachte Kartuschen mit, deren Zahl sich eben so wie die der Geschosse auf ungefähr 100 Stück pro Geschütz beläuft. Die Kartuschen sind in Kasten, früher aus Zink oder einer Composition von Kupfer und Zinn, jetzt meist nur aus Kupfer gefertigt und mit wasserdicht schließendem Deckel versehen, verpackt, um sie vor Feuchtigkeit zu bewahren.

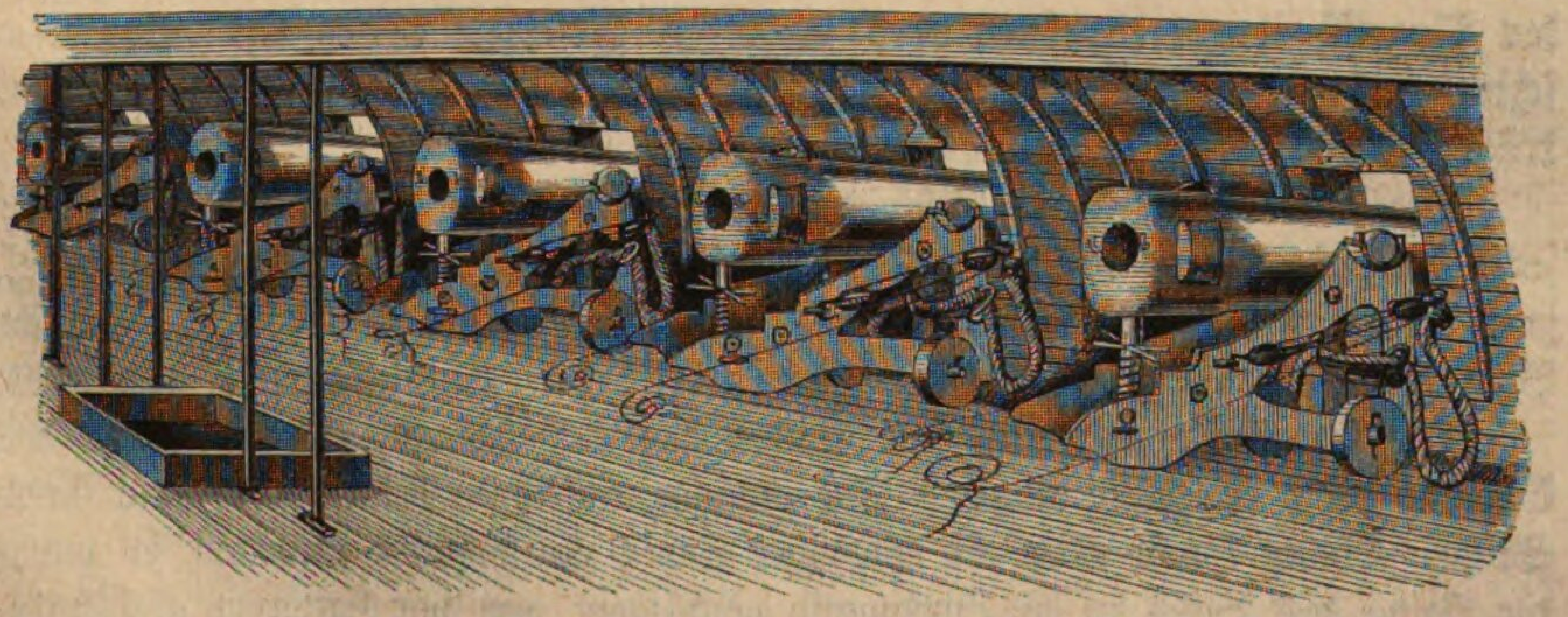
Bei den glatten Röhren hatte man zweierlei Ladung, eine große und eine kleine, um für große und kleine Entfernungen verwandt zu werden, eben so alle möglichen Geschosse, Vollkugeln, Granaten, Schrapnels, mit Blei gefüllte Bomben und Kartätschen, von denen verschiedene Geschoßarten wieder besondere Pulverladungen erforderten, d. h. man suchte früher für alle möglichen Fälle zu sorgen. Dies Princip ist jedoch ein unrichtiges und bringt nur Verwirrung an Bord. Bei der großen Schnelligkeit, mit der kämpfende Dampfschiffe sich

entgegen und an einander vorbeilaufen, wechseln die Entfernungen so schnell, daß der Nutzen einer solchen Unterscheidung von Ladungen in der Praxis illusorisch wird.

In einer Marine sollte als Grundsatz gelten, nur ein Kaliber auf derselben Batterie, für dieses nur eine Ladung und womöglich auch nur ein Geschoß zu haben, um die Gefechtsverhältnisse so viel wie möglich zu vereinfachen. Der Zweck der Schiffsgeschütze ist vor allem, feindliche Fahrzeuge auf schnellste Weise kampfunfähig zu machen. Man wähle deshalb aus dem disponiblen Material dasjenige Geschütz, Geschoß und Ladung, welche im Stande sind, diesen Zweck am ehesten zu erfüllen und bewaffne damit die Schiffe, gebe den größeren mehr, den kleineren weniger Kanonen, aber immer die wirksamsten, und baue die Schiffe nach den Geschützen, aber nicht umgekehrt. Panzerschiffe und Holzschiffe mögen dabei geschieden werden, weil sie verschiedene Zwecke haben.

Im Vergleich zu früheren Zeiten sind in dieser Richtung freilich schon anerkennungswerthe Fortschritte gemacht, aber in Beziehung auf Mannigfaltigkeit der Geschosse herrscht in England noch der Zopf am meisten.

In der deutschen Marine sucht man zwar das Princip der Einheit des Kalibers möglichst festzuhalten; indessen hat man bei den Geschützklassen immer auch 3 Ladungen: für Panzergranaten, welche gegen Holzschiffe nur als Vollkugeln wirken würden, für Langgranaten, die wiederum gegen Panzer nicht wirken können, und für Kartätschen, wenn letztere auch so selten in Anwendung kommen können, daß man sie wahrscheinlich bald abschaffen wird und dann nur noch zwei Geschosse und zwei Ladungen übrig bleiben. Die gedeckte Corvette „Elisabeth" ist für 28 gezogene 15 Centim. Geschütze gebaut,



Theil der Batterie der hölzernen Schraubencorvette „Elisabet".

die Panzerfregatten „Kronprinz" und „Friedrich Carl" nur für gezogene 21 Centim. Geschütze, der „König Wilhelm" hat außer 5 gezogenen 21 Centim. Geschützen auf dem Oberdeck und als Heckgeschütz noch 18 Stück 24 Centim. Geschütze in der Batterie.

Die Holzschiffe sind zwar grundsätzlich nicht bestimmt, um gegen Panzer zu kämpfen; da sie aber immerhin in die Lage kommen können, so giebt man den neuern von ihnen so schweres Geschütz, als sie zu tragen vermögen.

So z. B. erhält die in nächster Zeit in Danzig fertig werdende Glattdecks-corvette „Ariadne", deren Schwesterschiff die kürzlich auf Stapel gesetzte „Louise" wird, vier 21 Centim. und zwei 15 Centim. Ringgeschütze, welche letztere mit Panzergranaten auf nicht zu weite Entfernungen immer noch einen 5—6-zölligen Panzer durchschlagen. Die übrigen gedeckten Corvetten werden durchgängig mit 15 Centim., die älteren Glattdeckscorvetten, wie z. B. die „Nymphe", nur mit 12 Centim. Geschützen armirt. Zu den Batterie- und Oberdecksgeschützen treten dann noch die kleineren Boots- und Landungsgeschütze. Sie sind bereits erwähnt und ihre nähere Beschreibung soll hier nicht weiter Platz greifen. Das Wesentliche stimmt mit den Geschützen der Landarmee überein und ihre Bedeutung und Einwirkung auf das Marinewesen und die Construction der Schiffe ist verschwindend gegen die Geschützriesen, welche mit tobender Gewalt Epoche machen und deren ausführlichere Besprechung deshalb dem Leser erwünscht gewesen sein dürfte.

Wie gar sonderbar schreibt es sich aber nach den vorangegangenen Darlegungen und wird es sich lesen von Revolvern, Enterbeilen und den übrigen Handwaffen! Gleichwohl kann die Schiffsmannschaft sie nicht entbehren und sie wollen an Bord mit Liebe und Sorgfalt behandelt werden, weil sie der Person zu ihrem Rechte verhelfen, sie streitbar machen und bei Enterungen und Landungen zur Verwendung kommen.

Es bestehen die **Handwaffen** an Bord aus Zündnadelbüchsen, Revolvern, Entersäbeln, Enterbeilen und Enterpiken, und sind die verschiedenen Kategorien der Mannschaft mit einzelnen oder mehreren derselben bewaffnet. Das Maschinenpersonal, die beim Pulvertransport stationirten Leute und die Krankenträger führen jedoch keine Waffen.

Die Unterofficiere und Geschützcommandeure haben Säbel und Revolver, sechs bis acht Mann von jeder Geschützbedienung Zündnadelbüchse und Säbel, zwei Mann von jedem Geschütz Beile und zwei andere Enterpiken. Die an Bord befindlichen Seesoldaten sind ganz wie unsere Landinfanterie bewaffnet.

Die Enterbeile sind noch von früher her beibehalten, als die Taktik des Enterns mehr ausgeübt wurde. Sie endigen auf ihrer Rückseite in eine starke Spitze. Wenn Boote oder ein niedriges Schiff ein höheres enterten, so wurde die Spitze des Beils in die Bordwand geschlagen, um den Enterern als Stützpunkt für die Füße beim Erklettern der Wand zu dienen. Mit der Schärfe hieb man jedoch die Enternetze durch, mit welchen im Gefecht das Oberdeck umspannt wurde, um die feindlichen Enterer von der Besitznahme des Decks abzuhalten. Mit den Enterpiken vertheidigte man die Geschützpforten gegen Eindringen der Enterer.

Für die moderne Kriegsführung zur See, deren Entscheidung fast lediglich

der Geschützkampf oder das gegenseitige Anrennen gibt, haben Beile und Piken sehr wenig Werth mehr. Auf Holzschiffen, bei Landungen und in Booten sind sie jedoch immer noch zu gebrauchen und deshalb noch nicht ausgemerzt. Die Handwaffen sind fast sämmtlich in den Batterien oder, wo solche nicht existiren, wenigstens unter Deck angebracht und so, daß sie den mit ihnen versehenen Mannschaften möglichst nahe und bequem zur Hand sind, wenn diese bei ihren Geschützen stehen. Die Vertheilung der Schiffsbesatzung an den Kanonen, die sogenannte Geschützrolle, ist nämlich die Grundlage für alle kriegerischen Manöver an Bord. Der einzelne Mann schläft, ißt, exercirt mit Segeln ꝛc. immer möglichst nahe dem Geschütz, dessen Bedienung er zugetheilt ist, und deshalb befinden sich auch seine Handwaffen in der Nähe desselben.

Sonstige Ausrüstung.

Ist nun ein Schiff auch noch so gut zum Kampfe ausgerüstet, so kommt bei den Leistungen desselben, wie bei allen, welche durch menschliche Kraft geschehen, auch das Wohlbefinden der Mannschaft in Anschlag, und wie beim Landheer die Wichtigkeit der Verpflegung in neuerer Zeit ganz besonders in das Auge gefaßt ist und man die geeigneten Vorrichtungen für Herbeischaffung und Transport der Lebensbedürfnisse getroffen hat, so ist dies auch bei der Marine der Fall.

Dazu tritt dann noch die Fürsorge für den Ersatz von Gegenständen, welche bei Seefahrten und im Gefecht leicht leiden, verbraucht werden und verloren gehen und deshalb mitgenommen werden müssen.

Es kommt das Trinkwasser in Betracht, das bei Seereisen eine sehr wichtige Rolle spielt, der Proviant, das Ersatzinventar und das zum Gebrauch noch nicht vollständig zugerichtete Material.

Der Speicher für alle diese Gegenstände ist der unterste Schiffsraum, weil das Zwischendeck als Wohnung für die Mannschaft und Officiere, die Batterie aber für die Geschütze möglichst frei bleiben muß. Nur in den großen Panzerschiffen ist ein Theil der Vorrathsräume im Zwischendeck angebracht, da die enormen Maschinen mit ihrem Feuerungsmaterial zu viel Platz im untersten Schiffsraum fortnehmen. Auch wohnen Mannschaft und Officiere dann in der Batterie, um stets frische Luft zu haben und gesund zu bleiben, weil bei stillliegendem Schiffe oder Windstille die Ventilationsapparate nicht immer wirksam genug sind und sich dann in den unteren Räumen gepanzerter Schiffe leicht schlechte Luft entwickelt.

Das Wasser wird in eisernen kubischen Kasten von etwa 800—1000 Quart Gehalt aufbewahrt und es hält sich darin Monate lang vortrefflich. Zur Zeit der Segelschiffe nahm man einen auf 4—6 Monate reichenden Wasservorrath auf transatlantische Reisen mit, weil die Schiffe durch Windstillen und widrige Winde lange aufgehalten werden konnten. Mit der Einführung des Dampfes wurde man von diesem unfreiwilligen Aufenthalt unabhängig, kürzte

die Reisen, konnte ihre Dauer ziemlich auf den Tag bestimmen (jetzt fast auf die Stunde) und demgemäß den Wasservorrath beschränken.

Immerhin nahm derselbe noch sehr viel Platz fort. Die 500 Köpfe starke Besatzung einer Fregatte gebrauchte täglich mindestens 1500—2000 Quart und für drei Monate ungefähr 100 der erwähnten Kasten. Maschinen und Kohlenbehälter beengten aber den ohnehin schon kleinen Raum im Schiffe so sehr, daß es höchst wünschenswerth war, das Trinkwasser an Bord selbst zu fabriciren, um den größeren Theil der Wasservorräthe entbehren zu können.

Es handelte sich deshalb darum, das Seewasser auf dem Schiffe in Trinkwasser zu verwandeln, und die Wichtigkeit dieses Problems veranlaßte schon vor 30 Jahren die englische Regierung auf dessen Lösung eine Prämie von 20,000 Pfd.-Sterl. zu setzen.

Man hatte zwar schon längst aus Seewasser durch Verdichtung seines Dampfes süßes Wasser gewonnen, aber diesem fehlten die nöthigen Luftbestandtheile und es war untrinkbar. In gewissem Grade ließ sich dem Wasser wohl Luft zuführen, indem man es in flache Gefäße goß, der freien Luft auf dem Decke aussetzte und oft umrührte. Aber dieser Proceß dauerte erstens mehrere Tage, ließ sich wegen der Verhältnisse an Bord nur in sehr kleinen Maßstabe ausführen und sodann schmeckte das so behandelte Wasser doch immer noch fade und unangenehm.

Vor etwa 20 Jahren gewann jedoch Dr. Normandy in London den ausgesetzten Preis durch Erfindung eines Destillirapparates, der in wenigen Stunden Seewasser in gesundes und wohlschmeckendes Trinkwasser verwandelte und der, seit einigen Jahren sehr verbessert, an Bord fast aller größeren Kriegsschiffe eingeführt wurde.

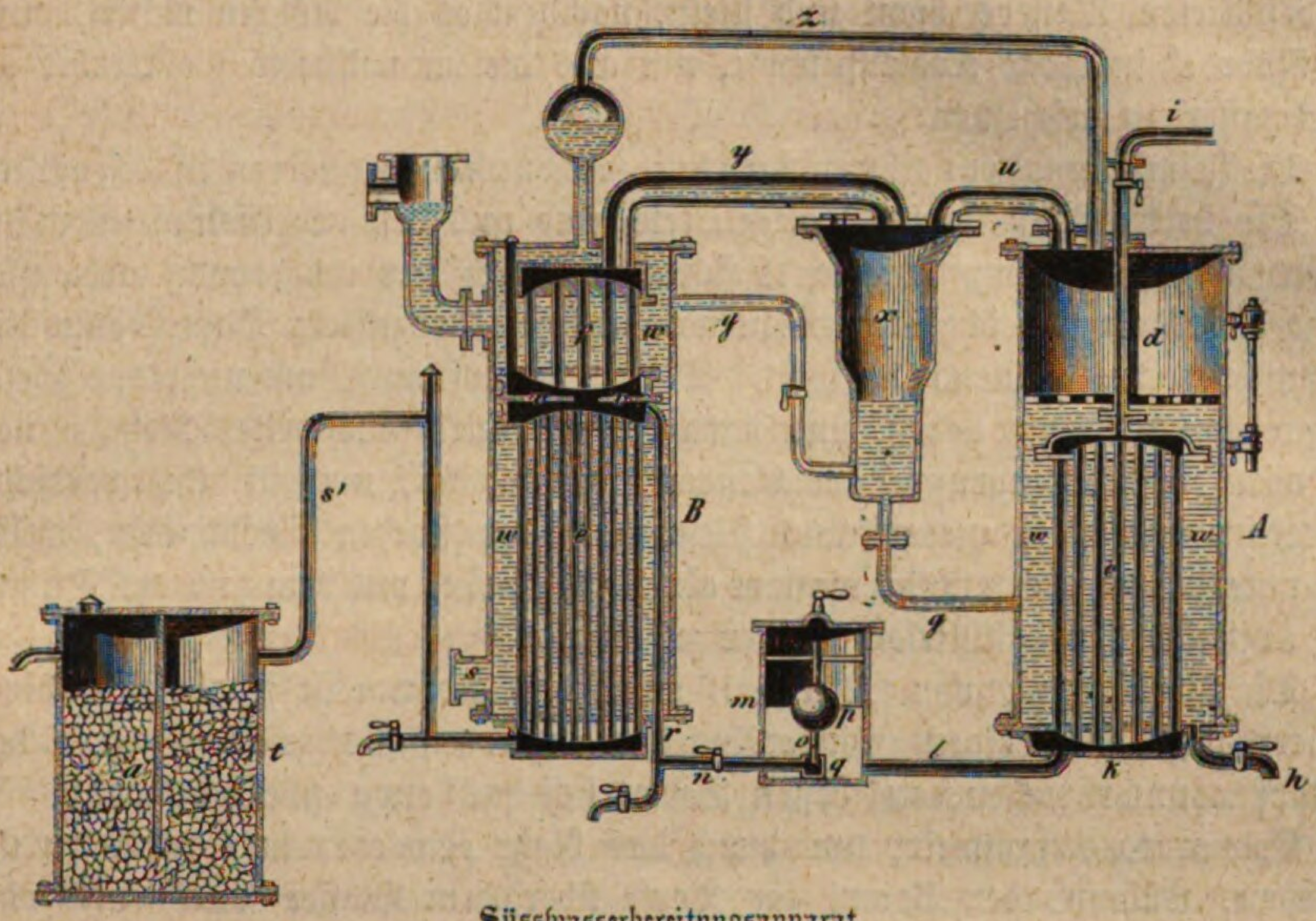
Da es für den Leser von Interesse sein dürfte, diesen sinnreichen Apparat näher kennen zu lernen, der nicht allein für die Schifffahrt, sondern auch für solche Landstrecken von Wichtigkeit ist, die wie viele Ortschaften an der Jade, untern Weser, wie Chili und Peru, am Meere liegen und kein gutes Trinkwasser haben, sondern sich nur mit aufgefangenem Regenwasser behelfen müssen, so gebe ich nachfolgend eine nähere durch Zeichnung erläuterte Beschreibung desselben.

Der Apparat besteht aus zwei Hauptheilen, dem Evaporator (Verdampfer) A und dem Condensator (Verdichter) B, beides gußeiserne geschlossene Cylinder, die unten und oben durch verschiedene Röhren mit einander in Verbindung stehen.

In dem Evaporator A befindet sich eine Gruppe Röhren c, die vom Boden bis etwa zu ⅔ der Höhe des Cylinders gehen, vom Seewasser w umspült aber unten und oben durch wasserdichte Metallkappen von diesem abgeschlossen sind. Der Theil d des Cylinders ist Dampfraum.

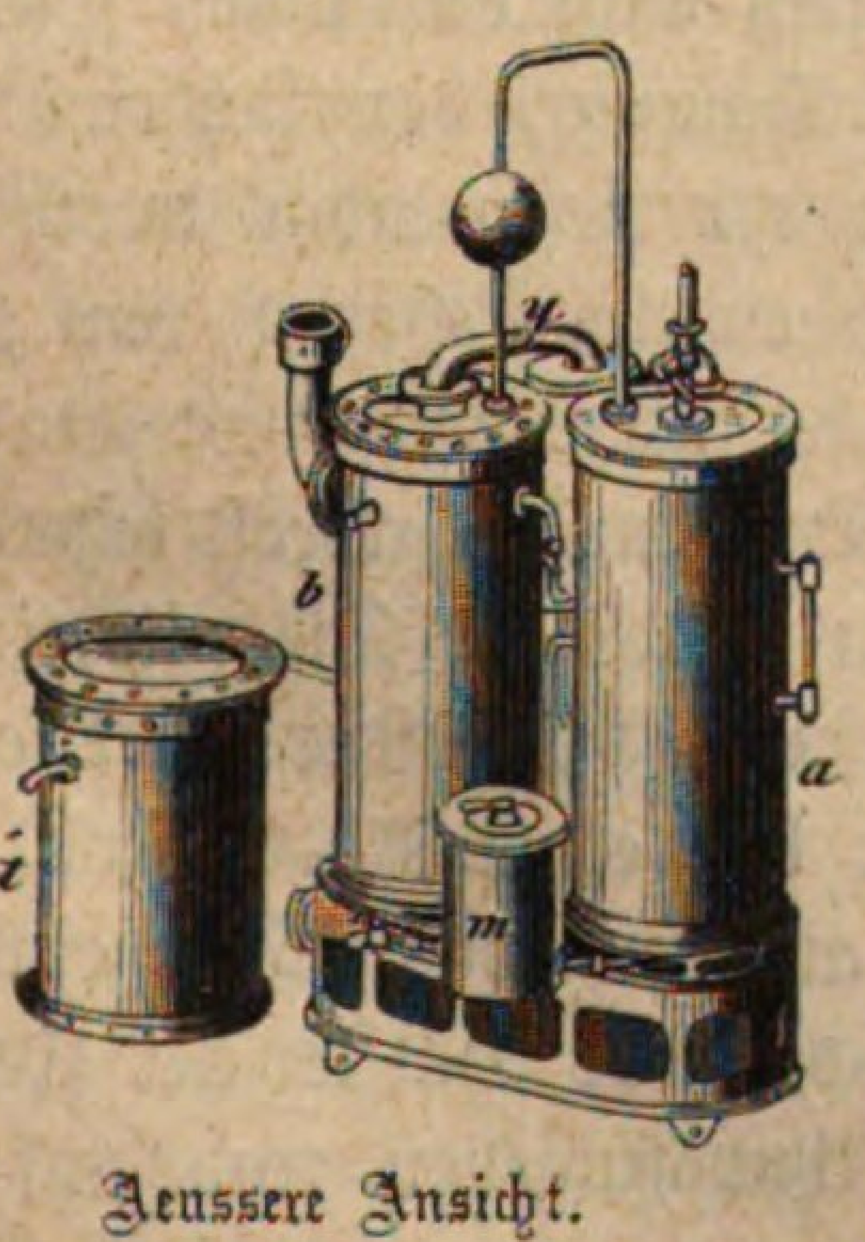
Im Condensator B stehen zwei solche von Seewasser umgebene aber wie

c von ihm abgeſchloſſene Röhrengruppen e und f über einander; durch ein Speiſerohr s wird das durch die Schiffswand hineingeleitete Seewaſſer unten in den Condenſator geführt, füllt denſelben, geht durch das Rohr g g in den Evaporator und füllt auch dieſen bis zum Dampfraume d.



Süsswasserbereitungsapparat.

Ein aus dem Keſſel der Schiffsmaſchine kommendes, durch den Deckel des Evaporators gehendes Rohr i führt Dampf in das Röhrenſyſtem c. Sobald ſich dieſer in letzterem vertheilt, wird er durch das umgebende Seewaſſer w verdichtet, fließt als deſtillirtes Waſſer niederwärts, ſammelt ſich in der unteren Kappe k der Röhrengruppe c und ſtrömt durch das Rohr l in die ſogenannte Dampffalle m ab



Aeussere Ansicht.

Dieſe Dampffalle iſt ein kleiner Cylinder, der als Mittelglied zwiſchen den beiden großen Cylindern durch das Rohr n mit dem Condenſator in Verbindung ſteht. In der Mittelkugel der Dampffalle iſt eine aufrechtſtehende Spindel o angebracht, um die ſich die hohle Metallkugel p auf und nieder bewegen kann, welche genau in die halbkugelförmige Oeffnung des Rohres n paßt. So lange dann aus dem Evaporator Waſſer in die Dampffalle abſtrömt, hebt dies die Kugel von ihrem Sitze und kann durch n nach dem Condenſator überfließen. Fehlt da=

gegen das Wasser, so schließt die Kugel das Rohr und hindert das Entweichen von Dampf aus A nach B.

Das Wasser aus der Dampffalle steigt durch r aufwärts, ergießt sich in die untere Röhrengruppe e des Condensators, welche von dem eben eingeströmten und deshalb kältesten Seewasser umgeben ist und zur Abkühlung des destillirten Wassers dient und fließt, nachdem es die Röhren passirt, durch das Rohr s′ in einen Kohlenfilter t, um aus diesem vollständig gereinigt als Trinkwasser zu erscheinen.

Die Beimischung der nothwendigen Luft geht durch einen anderen Proceß vor sich. Der in die Röhrengruppe c geleitete und aus dem Schiffsmaschinenkessel kommende heiße Dampf verdichtet sich zwar durch das umgebende Seewasser, erhitzt dieses aber gleichzeitig bedeutend, so daß es ebenfalls Dampf entwickelt und nicht selten wallend aufkocht. Dieser Dampf muß, um nicht das Gefäß zu sprengen, Abfluß haben, und wird deshalb durch ein weites Rohr u nach der obersten Röhrengruppe im Condensator geleitet, um in ihr verdichtet zu werden und sich, niederwärts fließend in der flachen Trommel v, welche dem untern und obern Röhrensystem als Kappe dient, mit dem aus der Dampffalle aufsteigenden destillirten Wasser zu mischen.

Die Verbindung von A und B durch das Rohr u ist jedoch nicht direct sondern wird durch einen cylinderähnlichen und ebenfalls geschlossenen Ueberkochtopf x unterbrochen, auf dessen Boden sich das etwa überkochende Wasser des Evaporators sammelt, um durch das Rohr g wieder in letzteres zurückzufließen, während der Dampf im Topfe über dem Wasser bleibt und ohne Salzwassermischung durch eine Fortsetzung des weiten Rohres y in die Röhren f des Condensators übergeht. Das diese Röhren umspülende Seewasser wird aber ebenfalls erhitzt und entbindet dadurch die in ihm enthaltene Luft. Diese Luft steigt dann in das Rohr z und fließt durch dasselbe in den Dampfraum des Evaporators, mischt sich dort mit dem Dampfe, der sich spät im Condensator verdichtet, und diese Mischung gibt der gesammten durch den Apparat producirten Masse destillirten Wassers den richtigen Beisatz von Luft, um es trinkbar zu machen.

Um dem Wasser endlich jeden etwa durch den Destillationsproceß erzeugten Beigeschmack zu nehmen, passirt es den erwähnten Filter t. Dies ist ein zu etwa ³/₄ seiner Höhe mit Holzkohlen gefüllter eiserner Cylinder, der durch eine wasserdichte Scheidewand a, die vom Deckel bis etwa 6—8 Zoll vom Boden reicht, in zwei Hälften getheilt wird. Das auf der einen Seite einkommende Wasser ist deshalb gezwungen, erst durch die eine Hälfte der Kohlen nach unten zu fließen, unter der Scheidewand durchzugehen und auf der andern Seite durch die zweite Kohlenhälfte wieder emporzusteigen, ehe es vollständig gereinigt, kühl und wohlschmeckend in den Trinkwasserbehälter übergeht.

Für den Fall, daß die Schiffsmaschine nicht im Gange ist, kann der Apparat durch einen besondern kleinen Kessel mit Dampf versehen werden

und destilliren. In der Größe, wie ihn unsere Corvetten besitzen, producirt er bei stillstehender Maschine täglich 1200—1500 Quart Trinkwasser, also fast den Bedarf der gesammten Mannschaft. Der mitzunehmende Wasservorrath wird deshalb auf Schiffen mit Normandyschen Destillirapparaten auf 4 Wochen beschränkt und dadurch ein großer Raum gewonnen.

Von dem Proviant erfordern Hartbrot (Schiffszwieback) und Fleisch den größten Platz. Man nimmt davon soviel wie möglich mit, da beides, namentlich in südlichen Klimaten nur schwierig und schlecht zu bekommen ist. Das Brot erfordert eine trockne Aufbewahrung, und die dafür bestimmten Räume sind deshalb meistens mit Zink ausgeschlagen. Um es gegen Würmer zu schützen, wird es bei der Verpackung stark mit Rum eingesprengt; dann hält es sich, besonders in Fässern, Jahrelang wohlschmeckend und frisch. Um den Mannschaften die der Gesundheit so zuträgliche Abwechselung in Speisen zu geben, wird jetzt die Kombüse (Küche) mit Backofen eingerichtet und zweimal wöchentlich frisches Weichbrot verabreicht. Der Mann bekommt davon 1 1/4 Pfd. pro Tag, von Hartbrot dagegen nur 1 Pfd.

Das Fleisch ist größtentheils gepökelt und in Fässern aufbewahrt. Von Rindfleisch ist die Ration 1 Pfd., von Schweinefleisch 1/2 Pfd. Ersteres wird dreimal, letzteres zweimal wöchentlich gegeben, an den beiden andern Tagen präservirtes frisches Fleisch (3/4 Pfd.), das ebenso wohlschmeckend als nothwendig ist, um den durch den beständigen Genuß salziger Speisen und getrockneter Hülsenfrüchte leicht eintretenden Scorbut fernzuhalten.

Das meiste präservirte Fleisch für den Schiffsgebrauch kommt in Büchsen von 6—2 Pfd. Gewicht aus Galatz am schwarzen Meere. Dasselbe ist vortrefflich und hält sich, wenn nicht unvorsichtig mit den Büchsen umgegangen wird, sehr gut. Ich habe öfter acht- bis zehnjähriges Fleisch gegessen, das mit unsern Schiffen mehrjährige Reisen in die Tropen gemacht hatte, aber eben so gut, wie am ersten Tage seiner Präservirung war. Es ist ohne Knochen in den Büchsen fast gar gekocht und schwimmt in einer gallertartigen concentrirten Bouillon. Der Preis stellt sich billig, ungefähr 6 1/2—7 Sgr. frei an Bord.

Von Hülsenfrüchten bilden Erbsen und Bohnen das Hauptnahrungsmittel der Mannschaften. Außerdem erhalten sie Reis, Graupen und Mehl, letzteres zu Pflaumen und Klösen. Alle diese Vorräthe werden in Fässern verstaut und in einem Proviantraume, der sogenannten Trockenlast, aufbewahrt. Zum Frühstück giebt es Kaffee, zu Abend Thee, beides gesüßt.

Als antiscorbutische Mittel werden auf längeren Reisen wöchentlich einige Male Limonensaft und comprimirte Gemüse gegeben. Butter erhält der Mann 1 Pfund pro Woche, so lange sich die mitgenommene erhalten läßt. Eine Vermischung der Butter mit Zucker und Salz etwa in dem Verhältniß von 1 Hut Zucker und 12—15 Pfund Salz auf 150 Pfund Butter, so daß

beides gleichmäßig durchschmeckt, hält erstere Jahre lang auch in tropischen Klimaten gut und läßt sie nicht ranzig werden.

Für unsere nordischen Matrosennaturen ist Butter ein Bedürfniß. Mag der übrige Proviant auch vieles zu wünschen übrig lassen, wie dies auf langen Reisen unausbleiblich ist — so lange sie frisches Brot und Butter haben, sind sie zufrieden.

Wie man aus Obigem ersieht, ist die Bespeisung der Mannschaft gut und reichlich bemessen. Beides ist aber auch durchaus nöthig. Ein Mann, der, wie der Matrose, Jahr aus Jahr ein zwölf Stunden in jeder Witterung und allen Klimaten auf dem Oberdeck Wache gehen, dabei mindestens acht Stunden schwer arbeiten und exerciren soll und der durchschnittlich nur sechs Stunden Schlaf bekommt, wie ich später bei dem Dienst an Bord näher erörtern werde, bedarf einer eben so kräftigen, als reichlichen Nahrung, um gesund zu bleiben.

Für die übrigen Vorräthe sind vorn im untersten Schiffsraume die sogenannten Hellegats eingerichtet. Sie enthalten Abtheilungen für den Bootsmann, Zimmermann, Feuerwerker, Maler u. s. w., und in ihnen sind mit größter Ordnung, Uebersichtlichkeit und Raumersparniß die tausenderlei Sachen aufgestapelt, die theils als Handwerkszeug, theils als Material dazu erforderlich sind um das Schiff und dessen Ausrüstungsgegenstände in dienstfähigem Zustand zu erhalten und die durch Abnutzung oder sonst erlittenen Schäden auszubessern.

Natürlich hat die Mitführung solcher Reservesachen ihre Grenze; diese wird schon durch die disponibeln Räumlichkeiten gesetzt, und andrerseits werden dabei auch nur die gewöhnlichen Vorkommnisse einer Seereise in das Auge gefaßt. Oft genug passirt es jedoch, daß Vorräthe, die nach den durchschnittlichen Sätzen für drei Jahre ausreichen sollen, in wenigen Tagen verbraucht, werden, weil die Elemente unberechenbar sind — dann hilft man sich, so gut man kann, und seemännische Erfahrung wie praktische Geschicklichkeit müssen das fehlende Material ersetzen.

Tauwerk, Segeltuch, Holz, Nägel, Eisenstangen, Bleche und dergleichen bilden die Hauptbestandtheile der Reservesachen.

Hinter den Hellegats liegen die vordern Pulver- und Bombenkammern, dann kommt die Wasserlast mit den eisernen Kasten für Trinkwasser, dann die Maschine; hinter ihr die Trockenlast für den trocknen Proviant, hintere Pulver- und Bombenkammer, die Provianträume für Offiziere und Commandant, und die Kleiderkammern. Das Arrangement dieser Räume ist jedoch keinen feststehenden Regeln unterworfen, sondern erleidet nach der Bauart des Schiffes Abänderungen.

Den vordersten Theil des Zwischendeckes nimmt das Lazareth ein. Hinter ihm befindet sich gewöhnlich die Segelkammer. Sie ist aus Lattenwerk gemacht, um der Luft Zutritt zu verschaffen, und dadurch dem Stocken der zusammengerollten Reservesegel vorzubeugen. Von allen Hauptsegeln werden zwei, von Sturmsegeln auch wohl drei mitgenommen, da bei Sturm leicht Verlust eintreten kann, und von dem möglichst schnellen Ersatz der Segel oft die Rettung des Schiffes vor dem Untergange abhängt.

In der Segelkammer wird auch das Reservebettzeug aufbewahrt. Officiere und Deckofficiere, von denen jeder eine besondere Kammer hat, schlafen in eisernen Schwingebettstellen, die Cadetten und alle übrigen Mannschaften dagegen in Hängematten. Diese bestehen aus Streifen von starkem Segeltuch von 6 Fuß Länge und drei Fuß Breite. Am Fuß und Kopfende sind Bindlöcher in den Saum genäht. In sie werden dünne Leinen eingeschleift, welche in einem eisernen Ringe zusammenlaufen. Ein an diesem Ringe befindliches stärkeres Tau dient dann wieder dazu, die Hängematte an Haken aufzuhängen, welche zu diesem Zwecke in die Zwischendecksbalken eingeschroben sind. Das Bettzeug besteht aus einer Pferdehaarmatratze, und, je nach dem Klima, aus einer oder zwei wollenen Decken. Wenn die Hängematten nicht gebraucht werden, staut man sie auf dem Oberdeck in die Finkennetze, Holzkasten, die eigens für diesen Zweck construirt, auf der obersten Verschanzung von vorn nach hinten laufen, und im Falle von schlechtem Wetter mit den Finkennetzkleidern, gestrichenen Segeltuchbezügen, zugedeckt werden. In früheren Zeiten boten bei Enterungen diese Hängematten überall eine gute Brustwehr gegen feindliche Flintenschüsse. Das kommt jetzt zwar weniger in Betracht, aber jedenfalls ist diese Aufbewahrung sehr zweckmäßig Sie schafft Raum im Zwischendeck, die Hängematten erhalten frische Luft, und da sie stets sehr weiß gehalten und durchaus symmetrisch gerollt und gepackt werden, verschönern sie außerdem als abschließende weiße Linie das Aussehen des Schiffsrumpfes. Weiße Hängematten sind der Stolz der ersten Officiere, und es wird alles Mögliche versucht, um sie 14 Tage lang bis zum Wechsel so zu halten, wenngleich auf deutschen Schiffen dabei nicht zu so drastischen Mitteln gegriffen wird, als z. B. auf russischen. Als ich mich einst als erster Officier einer Fregatte im Mittelmeere befand, lag auch ein russisches Kriegsschiff in unserer Nähe. Ich hatte mir immer etwas darauf eingebildet, daß unsere Hängematten ihre Zeit so schön weiß innehielten. Die russischen glänzten aber beständig wie Schnee, und mein Herz empfand schweren Kummer deswegen Endlich trieb mich der Neid, den russischen ersten Officier nach dem von ihm angewandten Geheimmittel zu fragen. Er hielt durchaus nicht mit der Antwort zurück. „Das erklärt sich sehr einfach", erwiderte er mir, „ich lasse die Leute nicht darin schlafen." — „Aber mein Gott, wo schlafen denn Ihre Leute?" — „Nun, sie legen sich auf das Batteriedeck."

Außer der Hängematte besteht das Hab und Gut des Kriegsschiffmatrosen in einem Kleidersack, in dem er seine Uniform und sonstiges Eigenthum aufbewahrt, das allerdings nicht voluminös sein darf, weil der von Segeltuch gefertigte Sack nur einen Cylinder von 28 Zoll Höhe und 17 Zoll Durchmesser bildet. Endlich ist jedem Mann noch ein kleines Kästchen von 14 Zoll Länge, 9 Zoll Breite und eben so viel Höhe bewilligt, in dem er zerbrechliche oder besonders werthgeschätzte Sachen, wie Briefschaften, Uhr u. s. w. verwahren kann, ein zwar spärlich bemessener Raum, aber so groß, als dies überhaupt die Ver-

hältnisse an Bord gestatten. Die Kleidersäcke werden in Gestellen im Zwischendeck, dort, wo sie die Communication am wenigsten behindern, und in der Nähe der Backen untergebracht, an denen die Betreffenden essen. Back hat an Bord verschiedene Bedeutungen. Einmal benennt man damit eine Art Halbdeck, das sich auf manchen Schiffen vorn im Bug befindet, um bei hoher Verschanzung die Vordersegel besser bedienen zu können, dann heißen die flachen Holzgefäße Backen, in denen das Essen für die Mannschaft aufgetragen wird, und endlich auch die Hängetische, von denen hier die Rede ist. An einer jeden solchen Back essen 8—10 Mann, aber sie werden nur während der Tischzeit aufgeschlagen. Sonst befestigt man sie unmittelbar unter dem Zwischendecksbalken, um die freie Bewegung nicht zu stören. Dasselbe geschieht mit den Bänken, auf denen die Leute bei Tisch sitzen. Bei einzelnen Nationen haben die Matrosen keine Backen und Bänke, wie z. B. in der nordamerikanischen Marine. Dort wird für jede Backschaft (Tischgesellschaft) ein Stück gestrichenes Segeltuch auf dem Deck ausgebreitet, das als Tisch dient. Diese Einrichtung macht das Zwischendeck klarer, spart eine Menge Material und die zum Reinigen erforderliche Zeit, indessen wiegen diese Vortheile doch nicht den Comfort auf, den Tische und Bänke beim Essen gewähren, und der den mit Entbehrungen aller Art so reich bedachten Matrosen wohl zu gönnen ist.

Im hintern Theil des Zwischendecks befinden sich zu beiden Seiten an Bord die Kammern der Officiere, Beamten und Deckofficiere, die im Durchschnitt bei 6 Fuß Höhe eben so viel Länge und Breite haben, durch ein rundes oder viereckiges Fenster von dickem Glase, das sogenannte Ochsenauge, in der Bordwand spärlich erhellt werden, und natürlich keine großen Bequemlichkeiten bieten können, ebenso wenig wie der Speise- und Wohnraum der Deckofficiere, die Cadetten- und Deckofficiersmesse, deren Dimensionen auf das äußerste beschränkt werden müssen.

Die Officiersmesse bildet den hintern Abschluß des Zwischendecks. Ein Tisch, die nöthige Zahl Stühle und ein Büffet sind das ganze Mobiliar dieses Raumes, der durch einfallende Lichter vom Oberdeck erhellt wird.

Die Cajüte des Commandanten befindet sich hinten in der Batterie, besteht aber nur aus losen Wänden, und sie wird mit ihrem ganzen Inhalt fortgeräumt, wenn das Schiff fertig zum Gefecht gemacht wird, um einen freien Raum für das Manövriren der Geschütze zu schaffen, denn die Cajütenfenster sind gleichzeitig Kanonenpforten, wenigstens auf den gedeckten Corvetten und theilweise auch auf den größeren Panzerschiffen.

Hiermit ist dem Leser das Wesentliche des Baues und der Ausrüstung eines Kriegsschiffes insoweit gegeben, um sich eine richtige Vorstellung davon machen zu können.

Es bleibt nun noch übrig, einen Blick auf das Personal zu werfen, dessen eine Flotte bedarf, um das kostbare Material in geeigneter Weise zum Nutzen des Vaterlandes zu verwerthen.

Die Bemannung.

Die Bemannung.



Soll eine Flotte ihre Zwecke erfüllen und nicht nur eine das Staatsbudget beschwerende Last sein, so muß sie vor allen Dingen eine Bemannung besitzen, die es versteht, die todten Körper der Schiffe zu beseelen, sie richtig zu verwenden und sie aus dem Kampfe gegen den Feind und die Elemente siegreich hervorgehen zu lassen.

So wie es kriegerische Nationen gibt, von denen jeder einzelne zum Soldaten geboren ist, während andern die dazu erforderlichen Eigenschaften wieder gänzlich mangeln, so finden wir auch Völker, welche nie lernen, sich auf der See heimisch zu fühlen, während andere geborene Seeleute sind.

Versuchen erstere Schifffahrt zu treiben, so bleibt dies immer ein künstliches Werk, das zu keinem guten Gedeihen gelangt. Zwang und langjährige Gewohnheit mögen solchen Schiffsmannschaften einen seemännischen Anstrich verleihen, aber dieser ist stets nur äußerlich. Die Seemannschaft wächst bei ihnen nicht von innen heraus, sondern ist nur wie ein Rock übergezogen.

So lange das Schiff im Hafen liegt und in See gutes Wetter ist, geht alles seinen gewohnten Gang und man bemerkt den Mangel kaum. Treten jedoch außergewöhnliche Umstände ein, erfordert ein schwieriger Fall die Entwickelung aller jener inneren Hilfsquellen, denen ein vollständiges Verwachsen und Vertrautsein mit den Verhältnissen an Bord und mit den Elementen zu Grunde liegen muß, handelt es sich darum, in Sturm und Nacht mit Anspannung aller geistigen und körperlichen Kräfte plötzlichen Gefahren vorzubeugen oder die bereits eingetretene durch schnelles, zweckmäßiges Handeln möglichst zu verringern — dann zeigt sich der seemännische Werth oder Unwerth des Betreffenden in seinem wahren Lichte. Die einen schauen mit Ruhe der Gefahr in das Auge; das Brausen der See, das Heulen des Sturmes und die furchtbaren Schwankungen des Schiffes schrecken sie nicht. So lange Menschen etwas vermögen, bieten sie alles auf, um selbstdenkend und mit vereinten Kräften das Richtige im geeigneten Augenblicke zu thun. Unter ihren Händen wird die starre Masse des Schiffes zu einem lebendigen Wesen, das mit ihnen die Noth des Augenblicks zu fühlen scheint, willig seinen Leitern zu Hilfe kommt.

Schiff und Mannschaft verschmelzen zu einem von einheitlichem Willen gelenkten Ganzen, das dann mit eben so viel Kühnheit als bewunderungswürdigem Geschick der drohenden Gefahr die Stirne bietet und in den bei weitem meisten Fällen ihr glücklich entgeht.

Ohne eine solche Seele dagegen, d. h. ohne eine echt seemännische Besatzung treibt es, ein Spielball des Sturmes und der Wogen, hilflos als träge Masse auf dem Ocean. Den Mannschaften fehlt das Vertrauen zu sich selbst und ihren fachlichen Leistungen; sie sehen nur das Drohende ihrer Lage und finden in sich nicht die Hilfsmittel, um demselben zu entgehen. Der Schrecken lähmt ihre Kraft; Disciplin und einheitliches Commando hören auf und, wenn das Schiff gerettet wird, so ist es ein Werk des Zufalls.

Es wäre daher vollständig unrichtig von Deutschland gehandelt, mit dem Aufwande hunderter von Millionen eine seiner Größe und politischen Bedeutung entsprechende Flotte schaffen und erhalten zu wollen, wenn nicht die Gewißheit vorläge, daß unser Volk wirklich ein Seevolk ist; denn sonst wären alle jene schweren Summen in das Wasser geworfen. Träte dann einst eine kriegerische Entscheidung zur See an uns heran, so würde es unserer Flotte ergehen, wie der russischen im Krimkriege oder der französischen von 1789 bis 1815, d. h. wir müßten unsere Schiffe verbrennen und versenken, um sie den Feinden nicht in die Hände fallen zu lassen, oder wir würden stets geschlagen werden.

Dergleichen haben wir jedoch nicht zu fürchten. Die germanische Rasse fühlt sich ebenso heimisch auf dem Meere, wie auf dem Lande. Schon vor tausend Jahren hatten unsere Vorfahren, die Angeln und Sachsen den Muth, sich in gebrechlichen Fahrzeugen dem trügerischen Elemente anzuvertrauen, um sich eine neue Heimat in Britannien zu gründen, das sie seitdem zur Herrscherin der Meere gemacht haben.

Die Vikinger, der Hansabund, die Niederländer, deren Thaten zur See Europa mit Ruhm und Schrecken erfüllten, gehörten unserm Volksstamme an. Nordamerika wurde durch eine Bevölkerung von hauptsächlich germanischem Ursprunge zu seiner jetzigen Macht erhoben und hat seine Geltung zur See ihr zu danken, und Deutschland selbst nimmt die dritte Stelle unter den seefahrenden Nationen ein. Alles dies beweist die angeborne Seetüchtigkeit der Germanen, und in dieser Beziehung dürfen wir deshalb unserer Flotte eine ehrenvolle Zukunft prophezeien.

Im Inlande ist man gemeinhin der Ansicht, daß die englischen Seeleute allen andern überlegen sind, thut damit aber den Deutschen Unrecht. Diese stehen ihnen mindestens gleich an fachlicher Tüchtigkeit und überragen sie in Intelligenz, Arbeitswilligkeit, Zuverlässigkeit und Solidität, eine Thatsache, die bei allen seefahrenden Völkern anerkannt wird, denn deutsche Seeleute sind überall willkommen und werden in England selbst den eigenen Landsleuten vorgezogen.

Vielfach ist auch in Zweifel gezogen, ob Deutschland die nöthige Zahl an Seeleuten zur Bemannung einer größeren Flotte habe, aber diese Besorgniß ist gänzlich unbegründet. Das deutsche Reich besitzt deren 40—45,000, die auf Landesschiffen fahren. Dazu treten noch 10,000, welche auf fremden Flotten dienen, ein Ueberschuß, der den nothwendigen seemännischen Theil der Besatzung unserer Marine, wie sie in 6 Jahren sein soll, schon jetzt vollständig deckt.

Unsere Küstenbevölkerung allein reicht freilich seit längerer Zeit nicht mehr für den Bedarf aus; seitdem aber Deutschland in den letzten 20 Jahren überhaupt zu einem neuen politischen Leben erwacht, sich seiner Macht und Stärke bewußt worden ist, und in Folge davon auch unsere Handelsmarine einen so mächtigen Aufschwung genommen hat, stellt das Inland das fehlende Contingent in mehr als ausreichender Weise. Die Marine selbst liefert den besten Beweis für den seemännischen Beruf der deutschen Nation. So jung sie ist, hat sie überall, auf ihren friedlichen Missionen wie im Gefecht gezeigt, daß ihre Besatzungen denen aller andern Flotten ebenbürtig sind, aber ein großer Theil derselben stammt aus dem Inlande.

Von den 3200 Seeleuten, welche gegenwärtig die Bemannung unserer Flotte ausmachen, gehören über die Hälfte und von dem Officiercorps $^4/_5$ nicht den Küstenstrichen an, und merkwürdiger Weise liefern gerade die dem Meere am fernsten gelegenen Provinzen, wie Schlesien und Sachsen, verhältnißmäßig viel Seeleute.

Ebenso recrutiren Bremen und Hamburg, namentlich ersteres, ihre Matrosen zu einem großen Theile aus dem Inlande.

Wenn diese jungen Leute, die nie zuvor ein Schiff oder die See gesehen, an Bord kommen, so ist ihr erstes Gefühl fast immer das der bittersten Enttäuschung. Alles finden sie so ganz anders, wie sie sich gedacht. Harte Arbeit,



steter Zwang und Entbehrungen jeder Art harren ihrer, und der letzte Rest der poetischen Anschauungen, die sie gewöhnlich aus Coopers und Marryats Seeromanen mitbringen, wird auf grausame Weise durch die Seekrankheit und andere mit dem Beginn der seemännischen Carriere verknüpfte Unannehmlichkeiten zerstört.

Dennoch scheint ein geheimnißvolles Band sie an das wilde Element zu fesseln, wenn sie einmal den schwankenden Boden betreten haben. Muthig kämpfen sie sich durch die Schwierigkeiten, willig ertragen sie die ungewohnten Anstrengungen und wenn ihnen nur erst die „Seebeine" gewachsen sind und sie gelernt haben, sich sicher auf den Füßen zu fühlen, dann sind bald alle Enttäuschungen vergessen, und die See wird von Tage zu Tage mehr ihre Heimat.

Die seemännische Laufbahn ist eine vorzugsweise praktische. Man kann die Seemannschaft nicht aus Büchern erlernen, sondern muß sie sich auf praktische Weise und durch langjährige Erfahrungen aneignen. Wenn sich auch für einzelne Fälle Regeln aufstellen lassen, so ist der Seemann in den bei weitem meisten Vorkommnissen auf seine eigenen Hilfsquellen und darauf angewiesen, mit den geringen ihm zu Gebote stehenden Mitteln möglichst viel zu leisten.

Dies gilt sowohl für den Befehlshaber der Schiffe und die wachehabenden Officiere, als auch für die Matrosen. Passirt z. B. bei Nacht und Sturm, der das Verstehen der Commandos unmöglich macht, irgend etwas in den Toppen, bricht eine Stenge, Raa oder dergleichen, so kann der betreffende Officier die Matrosen wohl nach oben schicken, um den Schaden möglichst gut zu repariren, aber wie sie dies machen sollen, kann er ihnen in den seltensten Fällen sagen. Die Dunkelheit verhindert ihn, den Umfang und die besondern Umstände des Unfalles zu übersehen, und er hat außerdem noch auf andere wichtigere Dinge auf dem Deck zu achten. Deshalb muß er die Ausführung des Befehles gänzlich den Matrosen überlassen; diese müssen demgemäß ebenfalls seemännisch ausgebildet sein und nicht allein dort oben bei den furchtbaren Schwankungen des Schiffes sich auf sicherm Boden fühlen, sondern im Stande sein, ihren Auftrag in kürzester und praktischster Weise auszuführen.

Daraus geht schon hervor, daß die Lehrzeit des Seemannes eine verhältnißmäßig lange sein muß. Um den mannigfaltigen Anforderungen zu genügen, welche die Ausübung seines schweren Berufes an ihn stellt, bedarf er vieljähriger und vielseitiger Erfahrung und nicht allein seemännischer Art. Die künstliche Zusammensetzung seines Schiffes, bei der so vielerlei Gewerbe concurriren, macht es nöthig, daß er auch diese bis zu einem gewissen Grade kennt. Wird z. B. sein Schiff im Auslande, wo technische Hilfsmittel mangeln, einer größeren Reparatur unterworfen, so genügt eigentliche nautische Fachbildung nicht. Der Schiffsführer muß dabei ebensowohl die guten und schlechten Eigenschaften des zur Verwendung kommenden Holzes, als auch dessen Bearbeitung und passende Zusammenfügung kennen. Er muß ferner verstehen, die zum Schiffbau erforderlichen Metalle zu beurtheilen und, ist sein Fahrzeug ein Dampfer, so viel vom Dampfmaschinenwesen wissen, um von den ihm untergeordneten Maschinisten nicht gänzlich abhängig zu sein.

An Marineofficiere werden diese Forderungen natürlich in noch viel höherem Grade gestellt, als an Führer und Steuerleute der Handelsschiffe.

Der Zweck der Handelsmarine ist lediglich die Vermittelung des Handels und Verkehrs. Es liegt natürlich im Interesse der Rheder, ihre Schiffe so schnell und sicher wie möglich über See zu senden aber zu diesen Zwecken reicht eine vorzugsweise praktische Ausbildung der Besatzungen aus.

Die Aufgabe der Kriegsmarine dagegen ist eine andere und höhere. Im Vordergrunde steht dabei der Schutz des Seehandels, aber derselbe soll nicht nur gegen menschliche Feinde, sondern auch indirect gegen die Elemente gerichtet sein. Die Auffindung der kürzesten und sichersten Meeresstraßen, die Herstellung genauer Seekarten, die Nutzbarmachung meteorologischer Gesetze und Erscheinungen für die Handelsschifffahrt — das sind ebenfalls Zwecke der Marine, und durch solche Arbeiten hat sie einen andern Haupttheil ihrer Aufgabe, die Förderung der maritimen Interessen des Landes zu erfüllen.

Dafür genügt aber eine praktische Fachbildung der Officiere nicht allein.

Tieferes theoretisches Wissen muß mit ihr Hand in Hand gehen, und um sich dies in dem erforderlichen Maße aneignen zu können, muß vom angehenden Seeofficier eine weit höhere Vorbildung beansprucht werden und auch der Gang seiner späteren Ausbildung ein ganz anderer sein, als bei den Seeleuten der Handelsmarine. Während in letzterer diejenigen jungen Leute, welche nach einer Führerstelle streben, zunächst eine fünf- bis sechsjährige rein praktische Schule als Schiffsjunge und Matrose durchmachen, dann die Steuermanns- resp. Schifferschule besuchen, um die Berechnung der zur Schiffsführung nöthigen Aufgaben zu erlernen, und nach bestandener Prüfung als Steuerleute fahren, bis sie von einem Rheder als Capitain erwählt werden, ist nur die mit dem Deckofficier abschließende Carriere der Marine diesem Gange ähnlich. Für die Officierslaufbahn ist der Modus jedoch ein verschiedener, und junge Leute können analog der Landarmee auf dreierlei Weise in sie eintreten, durch das Cadettencorps, als Avantageur und durch den Uebertritt aus der Seewehr.

Für den Eintritt in das Cadettencorps ist als Bedingung gestellt, daß die Betreffenden das Zeugniß der Reife für die Obersecunda eines Gymnasiums oder einer Realschule erster Ordnung haben, noch nicht 17 Jahre alt sind und sich einer Eintrittsprüfung unterwerfen.

Die Avantageure werden aus der Handelsmarine entnommen, müssen dasselbe Zeugniß für Obersecunda, aber auch eine dreijährige Fahrzeit zur See auf der Handelsmarine nachweisen und dürfen noch nicht 22 Jahr alt sein.

Treten endlich Seewehrofficiere zum activen Seeofficiercorps über, so müssen sie die Prüfung zum Seecadetten und zum Seeofficier ablegen und dürfen noch nicht 24 Jahr alt sein.

Alle näheren Angaben über diese Bedingungen finden sich in der im Anhange mitgetheilten Allerhöchsten Verordnung über die Ergänzung des Seeofficiercorps vom 16. Juni 1864.

Der preußischen Regierung gebührt das Verdienst, in Bezug auf die Heranbildung der Seeofficiere zuerst mit falschen, wenn auch fast allgemein für richtig gehaltenen Principien gebrochen und den Weg eingeschlagen zu haben, auf dem es allein möglich ist, ein Seeofficiercorps zu erziehen, das den Anforderungen der Neuzeit nach jeder Richtung entsprechen kann und mit den Armeeofficieren in wissenschaftlicher Hinsicht auf gleicher Stufe steht.

Früher, und bei den meisten seefahrenden Nationen auch noch jetzt, galt als Grundsatz, daß ein Seemann, um später etwas Tüchtiges in seinem Fache zu leisten, sich nicht früh genug seinem Berufe widmen könne und hat man ersteren auch auf die Erziehung der Cadetten übertragen, indem man das Alter für den Eintritt der jungen Leute auf 13—14 Jahre festsetzte. Wenn man, wie dies in früheren Zeiten geschehen konnte, an einen Seeofficier fast nur praktische Anforderungen stellt und die Theorie auf ein nothdürftiges Maß beschränkt, so mag jener Grundsatz eine gewisse Berechtigung haben.

Das Seeleben ist sehr verschieden vom Landleben, voller Mühe und Entbehrungen, reich an ernsten und trüben Erfahrungen, und seine Schattenseiten überwiegen weit die versöhnenden Lichtpunkte. Es gehört eine lange Gewöhnung dazu, um es so lieb zu gewinnen, daß man sich an Bord ganz heimisch fühlt, und man glaubte dies Ziel um so sicherer zu erreichen, wenn man die Knaben so früh wie möglich einstellte.

In neuerer Zeit haben sich jedoch die an den Seeofficier gestellten Anforderungen bedeutend gesteigert. Die Praxis ist zwar immer noch eine Hauptsache geblieben, aber neben ihr hat die Theorie und mit ihr die allgemeine wissenschaftliche Bildung gleiche Berechtigung erlangt, da diese die Vorbedingung für das Verständniß der ersteren ist.

Die Verhältnisse an Bord gestatten nicht, aus dem Schiffe eine Lehranstalt zu machen, welche den jungen Leuten eine allgemeine Bildung gibt, wie ein Gymnasium oder eine höhere Realschule. Es ist dies auch gar nicht Sache der Marine. Diese hat vielmehr ihr Augenmerk nur darauf zu richten, daß die Cadetten eine entsprechende Ausbildung in ihren Berufswissenschaften erhalten, deren Bewältigung ohnehin schon alle disponible Zeit mehr als beansprucht.

Die allgemeine Bildung, welche der angehende Seeofficier für seine zukünftige Lebensstellung, so wie zum Verständniß seiner Fachstudien bedarf muß daher vorausgesetzt werden, wenn der Cadett in die Marine eintritt. Besitzt er diese nicht, so leidet seine Zukunft darunter und seine Erziehung ist kaum vor Einseitigkeit und Halbheit zu schützen.

Ein Knabe von 13—14 Jahren, der höchstens die Quarta eines Gymnasiums absolvirt und in den verschiedenen Disciplinen kaum die ersten Anfangsgründe erfaßt hat, kommt an Bord. Das Leben ist ihm durchaus neu; er hat in praktischer Beziehung so viel zu lernen, an so vieles sich zu gewöhnen, daß ihm nur wenige Stunden theoretischen Unterrichtes täglich zugemuthet werden dürfen, und diese müssen sich natürlich auf sein Fach beziehen. Sich allgemein wissenschaftlich fortzubilden, dazu fehlt ihm die Grundlage, die Reife des Verstandes, so wie Zeit und Gelegenheit. Der Dienst, die beschränkten Räumlichkeiten, Witterungs- und andere Verhältnisse an Bord eines Schiffes machen ein ungestörtes Studium sehr schwer, und es gehört ein fester Character dazu, um solche Schwierigkeiten zu überwinden. Dieser kann jedoch bei 12—14jährigen Knaben nicht vorausgesetzt werden.

Die allgemeine wissenschaftliche Bildung ist also mit der Einschiffung gewissermaßen abgeschlossen. Der Geist wird zwar durch das Seeleben, durch Reisen und Schauen in anderer Weise wieder entschädigt; er gewinnt ein freieres Urtheil und bildet sich kosmopolitischer, aber der wissenschaftliche Fonds fehlt einmal und dieser Mangel kann im allgemeinen nur übel auf das ganze Leben einwirken.

Bei dem 17jährigen jungen Manne ist dagegen Körper und Geist hinlänglich ausgebildet, um den Strapazen des Seelebens gewachsen zu sein,

während beide noch Biegsamkeit genug besitzen, um sich in die abweichenden Formen des neuen Berufs mit Leichtigkeit zu finden. Die poetischen Anschauungen des Jünglingsalters werden viele scharfe Spitzen des Seelebens abstumpfen und dem jungen Manne unverwundet darüber forthelfen.

Sein gereifter Verstand läßt den jungen Mann das Wissenswerthe seines Faches viel eher begreifen und fassen, und er wird in dem ersten Jahre seiner Cadettenschaft mehr davon lernen, als der unentwickelte Knabe in zwei bis drei. Endlich ist es aber auch von großer Wichtigkeit, daß der Cadett sobald als möglich sich dem Matrosen als wirklicher Vorgesetzter zeigen kann, d. h. er muß ihm sowohl geistig als fachlich überlegen sein, und dies wird der 17jährige junge Mann um Jahre früher erreichen, als der 14jährige Knabe, der den nicht als Maschinen gehorchenden, sondern durch ihren Beruf an Selbstdenken gewöhnten Matrosen gegenüber sehr lange eine höchst schwierige und unangenehme Stellung einnimmt. Der Uebertritt der jungen Seeleute aus der Handelsmarine in das active Seeofficiercorps steht als Regel ebenfalls einzig in Norddeutschland da. Daß diese Maßnahme überhaupt getroffen werden konnte, ist gleichzeitig ein großes Compliment für unsere Handelsmarine. Es zeigt, daß die in ihr vertretene Bildungsstufe eine weit höhere ist, als in andern Ländern. Andrerseits muß dieser Theil der Verordnung aber wieder höchst günstig auf die Kauffahrtheimarine zurückwirken. Dadurch, daß letzterer gestattet ist, als Vorschule für die Kriegsmarine zu dienen, wird sie in den Augen des Volkes eine ganz andere Bedeutung erhalten, es werden ihr fortan tüchtige und intelligente Kräfte zuströmen, und dies kann nicht verfehlen, den günstigsten Einfluß auf sie zu üben.

Vor dreißig Jahren noch stand der Seemannsstand, namentlich im Inlande, in keinem besonders guten Ruf; man hielt ihn für roh und ungebildet, und wenn ein Knabe aus guter Familie sich dieser Laufbahn widmen wollte, wurde er gewissermaßen als für die menschliche Gesellschaft verloren betrachtet.

Wenngleich ein solches Urtheil zu hart war, hatte es eine gewisse Berechtigung, aber seitdem und namentlich in den letzten zwei Decennien ist in den Verhältnissen eine große Aenderung zum Besseren eingetreten. Vielfach hat die Marine zur Hebung des Standes beigetragen, andrerseits aber auch das seit 1848 allgemein im deutschen Volke erwachte Interesse für das Seewesen. Man hat unbegründete Vorurtheile fallen lassen, sich überzeugt, daß die seemännische Laufbahn eine eben so ehrenvolle als lohnende sei, in der junge intelligente Leute viel eher zur Selbständigkeit gelangen können, als in den meisten andern, und seitdem ist auch in die Handelsmarine ein anderer Geist gekommen. Die Rheder haben die Erfahrung gemacht, daß die höhere Intelligenz und Bildung ihrer Schiffsführer nur ihren eigenen Interessen zu Gute kommt, und sie suchen dieselben deshalb nach Kräften zu fördern. Ein Beweis dafür ist die vor neun Jahren von Hamburger Rhedern begründete

deutsche Seemannsschule auf der Elbinsel Steinwärder bei Hamburg, die seit ihrem Bestehen schon 400 Zöglinge für die Handelsmarine vorgebildet hat.

Die Anstalt steht unter der Direction zweier tüchtiger Seeleute, früher Capitäne von Handelsschiffen, und hat sich in der kurzen Zeit ihres Bestehens einen sehr guten Ruf zu erwerben gewußt. Die Zöglinge entstammen bis auf einen kleinen Bruchtheil sämmtlich dem Inlande und durchweg guten Familien.

Der Cursus dauert zwei Jahre, ist praktisch und fachwissenschaftlich zugleich und die jungen Leute erhalten eine ganz seemännische Erziehung, um sie allmählich in die neue, von ihrem früheren Leben so ganz verschiedene Carriere überzuführen. Nach Ablauf des Cursus werden sie durch Vermittelung der Schule an Schiffe mit gebildeten Capitänen abgegeben, unter deren Leitung sie ihre praktische Erziehung vollenden. Nach vier Jahren können sie dann so weit sein, um ihr Steuermannsexamen zu machen und selbständig zu werden.

Seit 1867 ist mit der Schule zugleich eine Vorbereitung für das Cadettenexamen mit einjährigem Cursus verbunden, jedoch müssen die ihn besuchenden jungen Leute eine höhere Vorbildung mitbringen, als die für die Handelsmarine bestimmten.

Nachdem die Cadetten auf dem Cadettschiffe ein Jahr lang zugebracht haben, das im Sommer in der Ost- und Nordsee, im Winter aber in südlichen Gewässern kreuzt, müssen sie ein zweites Examen ablegen, dessen Bestehen sie zu Seecadetten mit dem Rang eines Fähnrichs der Landarmee erhebt. Danach werden sie zur praktischen Dienstleistung an Bord der verschiedenen Schiffe commandirt und bleiben möglichst ununterbrochen zwei Jahre lang eingeschifft. Ihre Ausbildung während dieses Zeitraumes ist vorwiegend praktisch, jedoch haben die Vorgesetzten dafür zu sorgen, daß auch die Theorie nicht zu sehr von ihnen vernachlässigt wird.

Alsdann folgt wieder ein einjähriger theoretischer Cursus auf der Marineschule in Kiel und ein drittes, das Examen zum Lieutenant zur See. Nach dem Bestehen desselben werden die Seecadetten bei eintretenden Vacanzen zu Unterlieutenants zur See ernannt und müssen als solche eine zweijährige Seefahrtszeit nachweisen, ehe sie zum Lieutenant zur See avanciren können, dessen Rang der eines Premierlieutenants der Landarmee ist.

Die nächste Stufe ist der Capitänlieutenant mit Hauptmannsrang. Er setzt eine mehrjährige Seefahrtszeit als Lieutenant voraus. Um zum Corvettencapitän mit Majorsrang vorzurücken, muß der Capitänlieutenant ein Jahr lang erster Officier gewesen sein, dessen Stellung in ihrem Wesen viel Aehnlichkeit mit der eines Compagniechefs hat.

Die nächste Stufe, der Capitän zur See mit dem Range eines Regimentscommandeurs, bedingt eine zweijährige Fahrzeit als Schiffscomman-

dant. Die folgende des Contreadmiral — Generalmajor — erfordert, daß der Capitän zur See als Geschwaderchef fungirt habe und die beiden andern Stufen Viceadmiral — Generallieutenant —, und Admiral — commandirender General — werden durch Anciennetät erreicht.

Die seemänische untere Carriere beginnt mit dem Schiffsjungen und endigt mit dem Deckofficier, einer Charge, die hinter dem Unterlieutenant, aber vor dem Feldwebel der Landarmee rangirt, mit welchem letzteren sie jedoch die sociale Stellung theilt.

Die Grundlage dieser Laufbahn ist das Schiffsjungeninstitut, welches bereits seit dem Jahre 1850 besteht und mit der Vergrößerung der Marine sich allmählich erweitert hat.

Ich habe bereits bemerkt, daß ein Kriegsschiff ohne eine tüchtige seemännische Besatzung ein Körper ohne Seele ist. Unsere Handelsmarine konnte nun wohl diese Besatzungen liefern, allein einmal gebieten volkswirthschaftliche Rücksichten, ersterer so wenig Matrosen wie möglich zu entziehen, wenn man nicht das Emporblühen der Schifffahrt, eine Hauptquelle der Volkswohlfahrt und Steuerkraft beeinträchtigen will, und sodann zwingen die eigenthümlichen Verhältnisse des Seewesens die Marine, sich hinsichtlich der Mannschaft in einem gewissen Grade unabhängig von der Handelsmarine zu machen. Wenn eine Mobilmachung des Landheeres befohlen wird, so sind die Reserven, die Landwehren und Beurlaubten im Lande. Die Gestellungsordre erreicht sie im ganzen Reiche in höchstens 48 Stunden und nach spätestens 14 Tagen ist die Armee fertig, um gegen den Feind zu gehen.

Ganz anders verhält es sich dagegen mit der Marine, deren Schiffe wegen ihrer großen Kosten im Frieden höchstens zum dritten Theile in Dienst gehalten werden können und zu deren Mobilmachung verhältnißmäßig sehr viele Reserven und Seewehren eingezogen werden müssen. Für die Größe der deutschen Flotte, wie sie nach der Marinevorlage zunächst in Aussicht genommen ist, bedürfen wir etwa 12,000 Seeleute, während 5000 höchstens sich im activen Dienste befinden. Bei der Schnelligkeit, mit welcher in der Jetztzeit Kriege erklärt werden, kann aber sehr leicht der Fall eintreten, daß von den 7000 Reservisten und Seewehren kaum 1000 erreichbar sind. Gegenwärtig z. B. befinden sich viele deutsche Schiffe in den ostasiatischen Gewässern, deren Besatzungen mindestens 3—4000 Mann betragen. Nahe an tausend Schiffe fahren auf der andern Seite des Aequators, hunderte befinden sich in Westindien, Nordamerika, im Mittelmeer und andern Punkten, von denen sie bei ausbrechendem Kriege nicht in die Heimat zurückkehren können.

Die Marine würde deshalb in eine sehr prekäre Lage gerathen, wenn sie sich allein auf ihre Reserven und Seewehren verlassen wollte. Sie greift für solche Fälle deshalb auf die Seedienstpflichtigen zurück, d. h. auf solche Mannschaften welche mindestens 1 Jahr zur See gefahren haben und zur Disposition der Ersatzbehörden stehen. Man kann rechnen, daß im schlimmsten

Falle bei einer Mobilmachung der Flotte sich immer ein Sechstheil der heimischen Handelsschiffe in vaterländischen Häfen befindet, und da Deutschland 45,000 Seeleute zählt, so wird die nöthige Zahl der Matrosen immer zu haben sein. Indessen diese Leute sind Recruten, und wenn auch seemännisch, so doch nicht militärisch ausgebildet. Sie sind für das Gefecht nur zu verwenden, wenn sie sich um einen Kern vollständig durchgebildeter Marine-Stammmannschaften scharen können, von denen gleichzeitig diejenigen Stellungen eingenommen werden, auf die es hauptsächlich im Kampfe ankommt. Dahin gehören vor allen Dingen die Unterofficiere, die Geschützcommandeure und noch einige Hauptnummern der Geschützbedienungen.

Sind dies gediente und in der Marine großgewordene Seeleute, so kann der Rest der Besatzung immer aus Recruten bestehen. Wenn sie nur Seeleute sind, lassen sie sich in Zeit von 3—4 Wochen so weit schulen, um im Gefechte vollständig ihre Schuldigkeit zu thun. Thatsächlich traten diese Verhältnisse z. B. im dänischen Kriege ein. Drei Viertheile der seemännischen Besatzung von „Arcona", „Nymphe" und „Loreley" waren Recruten und dienten noch nicht 4 Wochen, als Capitän Jachmann mit ihnen in das Gefecht von Jasmund zog. Die nothwendigsten Eigenschaften des Kriegsschiffmatrosen, die Seemannschaft und Disciplin, letztere wenigstens in gewissem Grade, bringt der Kauffartheimatrose bereits mit; er hat also hauptsächlich nur das Geschützexercitium zu erlernen, um für das Gefecht brauchbar zu sein, und dies läßt sich in vier Wochen, so weit es nicht die vier bis sechs Hauptnummern betrifft, sehr gut thun. Es ist eine allgemein bekannte Sache, daß Seeleute de Handelsmarine höchst ungern auf der Kriegsflotte dienen, und wenn dieser Widerwille wegen der allgemeinen Wehrpflicht bei uns auch weniger offenkundig auftritt, als z. B. in England, wo die Flottenbemannungsfrage stets die größten Schwierigkeiten macht, so ist er nichtsdestoweniger auch bei uns vorhanden.

Obwohl der Handelsmatrose viel mehr arbeiten muß, schlechteres Essen bekommt und nur wenig besser bezahlt wird, als der Kriegsschiffmatrose, bildet er sich ein, mehr Freiheit zu haben, als dieser, und sein eigener Herr zu sein, während er jenen als Sclaven betrachtet. Das ist nun freilich nur Einbildung, und der Kriegsschiffmatrose ist in jeder Beziehung besser daran, mit der einzigen Ausnahme, daß er nach zurückgelegter Reise nicht beliebig sich ein anderes Schiff suchen kann; aber das Vorurtheil ist einmal da. In Folge dessen kann auf eine Ergänzung der Stammmannschaften durch Capitulanten aus der Handelsmarine sehr wenig gerechnet werden. Kann man sich deshalb nicht dazu entschließen diese Aversion durch höhere Geldcompetenzen auszugleichen, was freilich in nicht zu ferner Zeit doch wird geschehen müssen, so muß die Flotte sich ihren Stamm an Matrosen und Unterofficieren selbst erziehen, und dies ist der Zweck des Schiffsjungeninstituts.

Knaben von 14—16 Jahren von gesundem Körperbau und mit den ihrem

Alter entsprechenden bürgerlichen Schulkenntnissen werden in dasselbe aufgenommen und verpflichten sich durch ihren Eintritt zu einer zwölfjährigen Dienstzeit in der Marine. Als Gegenleistung übernimmt letztere ihre vollständig Erziehung und Unterhaltung, so daß die Eltern jeder ferneren Sorge für ihre Kinder überhoben sind.

Da die fachliche Tüchtigkeit der Stammmannschaften nach dem weiter oben Gesagten für die Wirksamkeit einer Flotte außerordentlich in das Gewicht fällt, so wird auf ihre Erziehung und die Entwickelung ihrer körperlichen und geistigen Eigenschaften die größte Sorgfalt verwandt.

Nach ihrer Einstellung, welche im April erfolgt, werden die Schiffsjungen auf einer der Schulbriggs: „Rover", „Musquito", „Hela" oder „Undine", eingeschifft und verweilen auf derselben fortwährend zwei Jahre lang. Die Briggs kreuzen im Sommer in der Ostsee und segeln gegen den 1. September nach südlichen Gewässern, um im Mittelmeer oder in der Nähe der canarischen Inseln während des Winters zu bleiben und gegen Mitte April nach den heimischen Häfen zurückzukehren.

Im dritten Dienstjahre werden die Schiffsjungen auf größere Schiffe abgegeben und bei Ablauf desselben nach abgelegter Prüfung und guter Führung zu Matrosen befördert.

Officiere und Unterofficiere werden für die Schulbriggs besonders ausgesucht, da nicht jeder derselben für die Erziehung solcher Knaben geeignet ist, mag er in seinem Fache auch noch so tüchtig sein. Für Commandant und ersten Officier dauert ein solches Commando immer drei Jahre und werden sie nie gleichzeitig abgelöst, damit das einmal angenommene System möglichst wenig Veränderung erleidet, was durch den zugleich erfolgenden Wechsel dieser beiden dirigirenden Persönlichkeiten leicht eintreten könnte. Die äußere Erziehung ist natürlich von Anfang an eine durchaus seemännisch-militärische, und der Dienst am Bord der Briggs weicht nur insofern von dem auf den wirklichen Kriegsschiffen ab, als dies die besondern Zwecke bedingen. So z. B. haben die Schiffsjungen nur 8 Stunden täglich Wache, während den Matrosen 12 zufallen, weil ein jugendlicher Körper ohne die gehörige Nachtruhe nicht ordentlich gedeiht.

Ebenso ist die Zeit der anstrengenden Segel- und Geschützexercitien auf täglich zwei Stunden festgesetzt und die Gesammtzeit der täglichen dienstlichen Beschäftigung darf 6 Stunden nicht überschreiten.

Der an Bord eines jeden Schulschiffes befindliche Prediger überwacht das geistige Wohl der Knaben und leitet den Schulunterricht, der täglich zwei bis drei Stunden entweder durch den Prediger selbst oder durch geeignete Unterofficiere ertheilt wird.

Die Besatzung einer solchen Brigg zählt 136 Köpfe, davon 80 Schiffsjungen im ersten und zweiten Dienstjahre und 30 tüchtige Matrosen, die theils als

Lehrer, hauptsächlich aber zur Bedienung des Schiffes in schlechtem Wetter bestimmt sind, wenn die schwachen Kräfte der Knaben dazu nicht ausreichen.

Die Schiffsjungen werden in den ersten zwei Jahren nicht als Militärs betrachtet und für etwaige Vergehen deshalb auch nicht nach militärischen Gesetzen bestraft, sondern wie Schulknaben behandelt. Der Commandant und dessen Vertreter, der erste Officier, versehen Vaterstelle bei den Schiffsjungen, und während einerseits die ganze Erziehung darauf gerichtet ist, die Knaben tüchtig für ihren späteren Beruf zu machen, sie an Ordnung, Reinlichkeit und strenge Disciplin zu gewöhnen, geschieht auf der andern Seite wieder alles, um ihnen das Leben so viel wie möglich zu erleichtern, ihren jugendlichen Neigungen Rechnung zu tragen, ihren Frohsinn zu wecken und zu erhalten und sie so wenig die Heimat vermissen zu lassen, als dies die Verhältnisse an Bord eines Schiffes nur irgend gestatten.

In ihren Mußestunden wird ihnen alle mögliche Freiheit gewährt. Die Beobachtung der Etiquette fällt dann fort; sie mögen singen, jubeln, spielen so viel sie wollen; selbst wenn sie einmal in tüchtiger Rauferei ihre Kräfte probiren, wird es ihnen nachgesehen. Eine Bibliothek unterhaltender und belehrender Bücher, die der Prediger verwaltet, sorgt für eine angemessene Lectüre. Der Zimmermann lehrt das Schnitzen und Aufbauen zierlicher Schiffs- und Bootmodelle, an denen sie ihre mechanischen Talente bilden können; der Schneider unterweist sie im sachgemäßen Ausbessern ihrer Kleidungsstücke; dieser Matrose spielt mit ihnen Schach, jener zeigt ihnen das Fertigen von Matten oder das Flechten von Strohhüten. Auf diese Weise wird spielend die Intelligenz nach allen Richtungen geweckt und die praktische Lebensbildung angebahnt, die den Seemann charakterisirt, aber für sein Fach auch durchaus nöthig ist, um sich in schwierige Lagen leicht finden und durch geschickte Benutzung der ihm zu Gebote stehenden Hilfsmittel daraus befreien zu können.

Ein ganz vorzügliches Mittel, um die unausbleibliche Eintönigkeit des Seelebens zu unterbrechen und ihren schädlichen Einfluß auf die Besatzungen zu beseitigen, ist Musik, und fast alle Seeleute schwärmen dafür.

Dies kommt der Disciplin und dem Dienst zu Gute, und da die Verhältnisse es nicht gestatten, jedem einzelnen Schiffe ein besonderes Musikcorps mitzugeben, so wird dafür gesorgt, daß sich ein solches aus den Matrosen selbst bilden kann. Zu diesem Zwecke befindet sich auf jeder Schulbrigg ein Hautboist als musikalischer Lehrer, der sechs oder acht der fähigsten Jungen in den verschiedenen Instrumenten so weit bringt, daß sie später, wenn sie als Matrosen auf die andern Schiffe abgegeben werden, gleich ein eingespieltes Corps und den Kern eines sich allmählich vergrößernden Orchesters bilden. Da diese Einrichtung schon seit zehn Jahren besteht, so geht fast keins unserer größeren Schiffe auf lange Reisen aus, ohne unter seiner Besatzung ein gutbesetztes Musikcorps zu haben, das sich sehr bald noch vergrößert, da sich unter einer Besatzung von 4—500 Mann fast immer mehrere Persönlichkeiten finden, die

entweder schon ein Instrument spielen oder so viel musikalisches Talent besitzen, um bald ein solches zu erlernen.

Bei Beginn der ostasiatischen Expedition befanden sich auf der Fregatte „Thetis" nur zwei Matrosen, die ein Instrument spielten, sehr bald brachte der musikalische Arzt jedoch ein Corps zusammen. In China trennte sich die „Thetis" vom Geschwader, um eine Tour durch den indischen Archipel zu machen und erst nach 6 Monaten in Siam wieder mit ersterem zusammenzutreffen. Als die „Arcona", welche ein militärisches Musikcorps an Bord hatte, auf der Rhede von Bangkok ankam, begrüßte sie die dort schon liegende „Thetis" mit den Klängen des Preußenliedes. Wie erstaunt war man aber auf dem Flaggschiff, als plötzlich 16 Musici auf dem Halbdeck der „Thetis" erschienen und im besten Zusammenspiel den Gruß erwiderten. Der dirigirende Arzt hatte sich mit Ruhm bedeckt, seine Truppe machte den Hautboisten auf das erfolgreichste Concurrenz.

Ebenso hat es Fremde oft überrascht, wenn sie auf unsern Briggs ein Corps kleiner Schiffsjungn als geschulte Musici auftreten sehen, sei es, um bei der Flaggenparade die preußische Hymne zu blasen, oder in den Mußestunden ihren Kameraden zum Tanz aufzuspielen. Man findet dies in keiner andern Marine; aber der wohlthätige Einfluß, den die Pflege der Musik auf das Gemüth und den Geist unserer Schiffsbesatzungen ausübt, läßt sich nicht verkennen und bringt die besten Früchte.

Bei der bedeutenden Vergrößerung der Marine kann indessen das Schiffsjungen-Institut die nothwendige Zahl von Stammmannschaften nicht mehr liefern und man wird deshalb in nächster Zeit daran denken müssen, namentlich die Unterofficiere durch Capitulanten aus der Handelsmarine zu ergänzen und diesen höhere Gehälter zu bewilligen, als jetzt gegeben werden. Da wir Unterofficiere nur aus der Handelsmarine recrutiren können, so müssen wir natürlich mindestens eben so hohe Gehälter zahlen, als jene sie ihren Steuerleuten gibt.

Von Matrosen existiren 4 Klassen in der Marine, die verschiedene Löhnung erhalten. Als Matrose IV. Klasse wird der dienstpflichtige Seemann oder Seefischer eingestellt, welcher noch nicht ein volles Jahr zur See gefahren hat: seine Löhnung beträgt monatlich 3 Thlr. Diese Klasse überspringen die Schiffsjungen, wenn sie das Institut verlassen und sie werden gleich zu Matrosen III. Klasse mit 6 Thlrn. Monatsgehalt befördert. Ebenso werden alle ersatzpflichtigen Seeleute, die eine Fahrzeit von mehr als einem Jahre nachweisen können, als Matrosen III. Klasse eingestellt. Nach zweijähriger Dienstzeit kann der Matrose III. Klasse zur II. mit 8 Thlr. Gehalt befördert werden, wenn seine fachliche Tüchtigkeit dies Avancement rechtfertigt. Nach abermals zwei Jahren—ausnahmsweise auch schon früher—wird der Matrose I. Klasse erreicht. Da dieser indessen schon Gefreiten-Rang hat und, wenn er sich sonst dazu eignet, ohne weitere Dienstzeit sofort Unterofficier werden kann, so kommt für diese Beförderung nicht allein die seemännische Tüchtigkeit, sondern auch

das moralische Betragen in Betracht und erfolgt erstere nur nach dauernd tadelloser Führung. Der Matrose I. Klasse erhält eine Löhnung von 10 Thlr.; dazu treten noch bei allen Klassen wie bei den Unterofficieren die Kleidergelder. Früher wurde die Uniform wie bei der Landarmee vom Staate unentgeltlich geliefert. Es hat sich jedoch herausgestellt, daß es in jeder Richtung zweckmäßiger ist, wenn der Matrose sich die Uniform selbst hält. Es vereinfacht die Controlle und muntert die Leute auf, ihre Kleider, die jetzt ihr persönliches Eigenthum sind, mehr zu schonen, so daß sowohl sie, als der Staat Vortheil dabei haben.

Letzterer liefert die Kleider nach vorgeschriebenem Muster und vorgeschriebener Zahl zum Selbstkostenpreise und die Leute müssen sie sich kaufen. Zu diesem Zwecke erhalten die Unterofficiere, sowie die Matrosen I. und II. Klasse, welche eine höhere Löhnung beziehen, 2 Thlr., die III. Klasse $2^1/_2$ und die IV. Klasse 3 Thlr. monatliche Kleidergelder. Diese seit fünf Jahren getroffene Einrichtung hat sich auch in jeder Beziehung als gut erwiesen.

Die Uniform des Matrosencorps ist ebenso praktisch als kleidsam. Der gewöhnliche Dienstanzug besteht aus einem blauwollenen Hemde, je nach dem Klima aus Tuch- oder starken Leinwandhosen, einer wollenen gewirkten Mütze ohne Schirm, und Schuhen. Zur Schonung des Hemdes wird bei der Arbeit eine weiße Leinwandblouse übergezogen. Außerdem besitzt jeder eine weite und dicke Jacke von Düffel, einen baumwollenen Shawl und wollene Unterkleider.

Zum Paradeanzug gehört ein weißes Hemde mit blaugestreiftem Kragen und Aufschlägen, weiße Leinwand- oder blaue Tuchbeinkleider, eine kurze blaue Tuchjacke mit blanken Ankerknöpfen, ein schwarzseidenes Halstuch und ein lackirter niedriger Filzhut mit breitem Rande, der in den Tropen durch einen Strohhut ersetzt wird.

Der Schnitt gestattet eine vollständig freie Bewegung aller Gliedmaßen, wie sie an Bord auf einem schwankenden Schiffe und bei den Arbeiten in den Toppen unumgänglich nöthig ist. Die wollenen Hemden und Unterkleider schützen bei der auf See so häufig wechselnden Temperatur und den Unbilden der Witterung gegen Erkältungen, und die dicke weite Jacke den Oberkörper gegen Nässe. Es kommt zwar oft genug vor, daß die Mannschaften trotzdem bis auf die Haut durchnäßt werden, aber einmal sind sie abgehärtet genug, um das ertragen zu können, und sodann gestattet die Zahl ihrer Kleidungsstücke, dieselben dreimal zu wechseln.

Da auch die Bespeisung, die jedoch nur auf in Dienst gestellten Schiffen gegeben wird, sehr kräftig ist, die Leute ganz regelmäßig leben und sich immer in schöner freier Luft bewegen, so ist der Gesundheitszustand auf den Schiffen im allgemeinen sehr befriedigend und die Krankheiten beschränken sich fast nur auf äußerliche Fälle. In tropischen Klimaten können Epidemien freilich bisweilen furchtbare Verheerungen unter den dichtgedrängten Besatzungen anrichten, jedoch

geschieht durch zweckmäßige Ventilation und sonstige sanitätliche Vorsichtsmaßregeln alles Mögliche, um solchen Fällen vorzubeugen.

Trotzdem übt der bloße längere Aufenthalt in den Tropen auf die Naturen unserer nordischen Seeleute einen sehr schädlichen Einfluß, und auch die stärkste Constitution wird auf die Dauer dadurch erschüttert. Dies sowohl wie die beständigen Strapazen machen den Seemann vor der Zeit alt. Heftige Leberleiden und Rheumatismus suchen ihn fast unausbleiblich heim, und wenn Landbewohner noch im vorgeschrittenen Mannesalter ihr Fach versehen, ist der Seemann für das seinige sehr oft schon unbrauchbar.

Es ist daher ebenso nothwendig als natürlich, wenn man in der Marine die verschiedenen Chargen mit möglichst jungen Kräften besetzt und ein verhältnißmäßig schnelles Avancement stattfinden läßt. Zugleich fordert aber die Gerechtigkeit, daß die Seeleute im Dienste des Staates für den so viel schnelleren Verbrauch ihrer Kräfte entschädigt werden. In dem neuen Pensionsgesetz für Heer und Marine ist dies denn auch berücksichtigt und es wird ihnen für jede Reise, welche außerhalb der deutschen Meere über 13 Monate währt, die doppelte Dienstzeit gerechnet.

Wie ich schon oben erwähnte, bedarf der Matrose I. Klasse keiner Seefahrtzeit mehr, um *Unterofficier* zu werden, sondern es entscheidet dabei nur seine Befähigung. Tritt mithin ein Schiffsjunge mit 14 Jahren in die Marine, so kann er es mit 20 Jahren schon zum Unterofficier bringen. Von seemännischen Unterofficieren gibt es drei Branchen, den Bootsmannsmaat, den Feuerwerksmaat und den Steuermannsmaat und die Matrosen werden zu ihnen befördert, je nachdem ihre Vorbildung dazu angethan ist.

Sie werden *Bootsmannsmaate*, wenn sie mehr Kenntnisse in der praktischen Seemannschaft entwickeln. Als solchen liegt ihnen mit den zugetheilten Mannschaften hauptsächlich die Bedienung der Segel sowie die Verrichtung der gewöhnlichen Schiffsarbeiten ob. Die *Feuerwerksmaate* gehen aus den besten Geschützcommandeuren hervor und ihre Aufgabe ist die Beaufsichtigung und Instandhaltung der Waffen und der Munition. Die *Steuermannsmaate* endlich überwachen das Steuern und alle jene Arbeiten, welche mit der Navigirung des Schiffes im Zusammenhange stehen, wie z. B. das Messen der Schiffsfahrt (*Loggen*) und das Werfen des Senkbleis (*Lothen*), während das eigentliche Beobachten und die Berechnung des Schiffsortes jedoch Sache eines damit betrauten Officiers, des Observationsofficiers ist, der darin vom Commandanten controllirt wird. Außerdem liegt den Steuermannsmaaten das Signalisiren ob.

Die Unterofficiere jeder Branche zerfallen in zwei Gehaltsklassen. Der Bootsmanns- resp. Feuerwerks- und Steuermannsmaat II. Klasse hat den Rang eines Unterofficiers der Landarmee und bezieht außer seinen Kleidergeldern ein monatliches Gehalt von 13½ Thlr.; die erste Klasse rangirt mit den Sergeanten und hat 18 Thlr. Löhnung.

Die Uniform der Unterofficiere ist dieselbe wie die der Matrosen, nur tragen sie auf dem linken Aermel des Hemdes oder der Paradejacke ein Abzeichen, das bei den Bootsmannsmaaten ein Anker, bei Feuerwerksmaaten zwei gekreuzte Geschützrohre, bei Steuermannsmaaten zwei gekreuzte Anker darstellt. Die erste Klasse der Unterofficiere hat über diesen Abzeichen noch eine Krone.

Die Maate verbleiben gewöhnlich in jeder Klasse mehrere Jahre, indessen hängt dies ganz von der Befähigung ab, und die Anciennetät wird nicht als unumstößliche Regel betrachtet, um den Unterofficier die nächste und höchste Stufe seiner Laufbahn, die des Deckofficiers erreichen zu lassen. Deckofficiere II. Klasse sind der Bootsmann, der Feuerwerker und der Steuermann, Deckofficiere I. Klasse der Oberbootsmann, Oberfeuerwerker und Obersteuermann. Erstere beziehen ein pensionsfähiges Gehalt von 400, letztere ein solches von 600 Thlrn. jährlich und außerdem 17½ Thlr. monatliche Tafelgelder, wenn sie an Bord eingeschifft sind. Die Uniform der Deckofficiere ist die der Officiere ohne deren Abzeichen auf Achsel und ohne die Streifen am Aermel. Während nämlich die Seeofficiere im gewöhnlichen Dienste die den Graden der Landarmee entsprechenden Achselstücke tragen, sind sie auch noch durch Goldstreifen am Unterärmel unterschieden, der Unterlieutenant hat keine Aermelstreifen, der Lieutenant zur See und der Capitänlieutenant einen, der Corvettencapitän zwei, der Capitän zur See drei, und die Admiräle haben vier, die jedoch zu einem breiten zusammengezogen sind.

Der Deckofficiersäbel ist dem Officiersäbel gleich. Die Mütze zeigt den schmalen Goldrand der Cadetten, während die Officiere breite Goldränder tragen.

Die verschiedenen Branchen der Deckofficiere sind an den Abzeichen der resp. Unterofficiere kenntlich, die jedoch nicht auf den linken Oberärmel, sondern auf die vorderen Ecken des Rockkragens gestickt sind. Die Deckofficiere müssen außer ihren fachlichen Obliegenheiten auch der Feder gewachsen sein und die Verwaltung des zu ihrem Detail gehörigen Inventars und Materials führen können.

Dem kritischen Beobachter kann es nicht entgehen, daß Beschäftigung und Beruf sich häufig schon in der äußeren Erscheinung des Menschen bekunden. In höherem Grade, als bei andern Ständen, ist dies bei den Seeleuten der Fall, hauptsächlich aber bei den Matrosen, die allein den seemännischen Typus in seiner Eigenthümlichkeit repräsentiren.

Die höheren Chargen lassen sich nicht so allgemein beurtheilen. Herkunft, Erziehung und häufige Berührung mit der außerhalb der Bordwände liegenden Welt üben auf diese ihren bestimmenden Einfluß und verwischen die besondern Eigenheiten des Charakters, wie sie sich bei Jan Maat, dem Matrosen par excellence entwickeln, der neun Zehntheile seines Lebens auf dem blauen Wasser „vor dem Maste" zubringt und dessen ganzer Ehrgeiz darin besteht, sich unter den Kameraden den Namen eines „fixen Kerls" zu erwerben.

Treffen zwei von diesen irgendwo zusammen, und sei es auch auf einer hundert Meilen im Inlande gelegenen Klippe, wohin vielleicht ein widriger Wind sie verschlagen, so finden sie sich gewiß auf den ersten Blick heraus.

Die Kleidung gewährt dabei nur geringen Anhalt. Der nivellirende Zeitgeist hat auch die frühere Seemannstracht verdrängt. Der „Südwester" ist der Schirmmütze, die Jacke mit den obligaten Theerflecken dem schwarzen Tuchrock gewichen, da der Matrose für Schwarz eine besondere Vorliebe hat.

Wenn Jan Maat jetzt in anständige Gesellschaft geht, macht er sich „verflucht fein", und nicht selten erscheint er sogar in „Kneifzange", „Schraube" und mit „Leesegeln auf beiden Seiten", wie er technisch Frack, Hut und Vatermörder bezeichnet.

Dann verräth ihn im Aeußern höchstens noch der schwarzseidene Regenschirm, den er selbst im schönsten Sonnenschein stets mit sich schleppt und vielleicht noch die aus den alten Traditionen gerettete besondere Schleife des Halstuches. Doch auch diese Reliquie wird schon dem prosaischen Schlipsknoten der Landratten geopfert, seitdem Kahnschiffer und andere Süßwassermatrosen sich jene Schleife angemaßt.

Der schwankende Gang ist ebenfalls kein sicheres Zeichen. Bei echten Seeleuten verliert er sich nach kurzer Zeit auf festem Boden, und von den nachgemachten wird er wie die Halstuchschleife widerrechtlich usurpirt.

Dagegen liegt in dem Gesichte des Seemanns ein gewisses Etwas, das sich nicht nachahmen läßt und ihn namentlich den Fachgenossen entschieden kenntlich macht. Es ist dies der Stempel, den der Ocean allen seinen Kindern aufdrückt, die an seinem bewegten Busen genährt und in seinen starken Armen aufgewachsen sind.

Er läßt sich nicht genau definiren, dieser Stempel, aber ein freies offenes Auge, durch das man meistens bis mitten in das Herz schaut, ein wettergebräuntes Antlitz, auf dem sich männliche Entschlossenheit bekundet und dessen Ernst ein Zug heiterer Sorglosigkeit mildert — das sind einzelne Merkmale desselben, die fast immer wiederkehren.

Man hat die Matrosen öfters große Kinder genannt, und sie sind es auch in Wahrheit fast in allem, was außerhalb ihrer fachlichen Sphäre liegt. Innerhalb derselben sind sie klug, gewandt, selbständig. Stets von den Elementen angefeindet, Schritt vor Schritt ihres Weges ihnen abkämpfend, lernen sie geschickt der Gefahr entgehen oder kaltblütig sie erwarten und kühn besiegen. Sie wissen, daß ein Fehltritt, eine ungeschickte Bewegung sie in das offene Wellengrab schleudern kann und hüten sich vor Schaden.

Was jedoch außerhalb der Schiffswände passirt, wie sich dort das Leben abwickelt in der Sorge um die tägliche Existenz und die kleinen Erbärmlichkeiten, um welche sich das Dasein der arbeitenden Klassen dreht, die gewöhnlich keinen günstigen Einfluß auf den Charakter des Menschen üben, gleichwohl aber den

praktischen Verstand schärfen und lebensklug machen — das ist dem Matrosen fremd.

In materieller Beziehung kennt er keine Sorge. Seeleute sind in der ganzen Welt gesucht und gut bezahlt. Gefällt es ihnen nicht an einem Orte, so gehen sie zu einem andern, und fixe Kerle sind nie um ein Unterkommen verlegen. Das Handgeld verschafft ihnen die Mittel, sich für die Reise mit der nöthigen Kleidung und sonstigen kleinen Bedürfnissen zu versorgen, für alles Uebrige aber sorgt das Schiff.

Mit der Regelmäßigkeit eines Uhrwerks erscheinen die Mahlzeiten auf dem Tische, und sind auch die Erbsen etwas hart gerathen, oder sieht der Speck goldgelb aus oder zeigen sich im Schiffszwieback die Anfänge von Insektensammlungen — über solche Kleinigkeiten sieht er fort; er räsonnirt, aber er ißt, und Thätigkeit, frische Seeluft und ein guter Magen kräftigen den Appetit.

Was kümmern Jan Maat widrige Winde oder schlechtes Wetter! Er thut seine Wache, räsonnirt inwendig (Räsonniren gehört zu seinem Leben), wenn er auf der Freiwache aus der warmen Koje in Sturm und Regen hinaus muß, aber sonst ist es ihm gleich, wohin der Curs des Schiffes sich richtet. Es ist Sache des Capitäns, für die Sicherheit des Schiffes und dafür zu sorgen, daß es richtig am Ort seiner Bestimmung anlangt. Je länger die Reise, desto besser, um so höher die Abrechnung.

Wenn sie nur recht lange vorhielte! Aber leider versteht der Matrose nicht mit Geld umzugehen, es brennt ihm förmlich in der Tasche.

Woher sollte er es auch lernen? Zwar verdient er es sich im Schweiße seines Angesichtes, aber da er es erst nach Beendigung der Reise ausbezahlt erhält, hat er längst vergessen, mit wie viel schweren Stunden er die blanken Thaler erworben, und betrachtet sie eher als ein unverhofftes Geschenk. Es geht ihm damit, wie mit der Freiheit. Beides hat er, so lange er an Bord war, und vielleicht Jahre lang entbehrt; jetzt wird er auf einmal damit überschüttet — was Wunder, wenn er von beiden in den meisten Fällen einen unrichtigen Gebrauch macht und bisweilen Extravaganzen vollführt, als sei er aus einem Tollhause entsprungen!

Eben deshalb würde es aber unrichtig sein, die Seeleute und ihren Charakter nach solchen Ausbrüchen eines mißverstandenen Freiheitsgefühles zu beurtheilen. Das Benehmen des Matrosen, wenn er nach längerer Reise zuerst an Land kommt, ist ein Rausch, der andern Menschen oft unverständlich sein und auf sie einen sonderbaren Eindruck hervorbringen mag, aber jedenfalls zu entschuldigen ist.

Das Seeleben hat gewisse Reize, die manche seiner Schattenseiten aufwiegen, aber für Jan Maat, den Arbeiter des Meeres, ist es ein schweres Dasein, ein Leben voller Drangsale, Entbehrungen und unnatürlichen Zwanges.

Der Landbewohner verknüpft mit dem Ocean so gern den Begriff einer unbegrenzten Freiheit; er denkt es sich so schön, auf den blauen Fluten dahin-

zuschweben, den erquickenden Hauch des Meeres einzuathmen, sich an seinen großartigen Wundern zu erfreuen, fremde Welttheile zu schauen und kostbare Erinnerungen zu sammeln.

Diese Anschauungen haben auch eine gewisse Berechtigung, aber für den Matrosen sind sie nicht zutreffend. Abgesehen von seiner allgemeinen Bildungsstufe, die eine poetische Auffassung seines Berufes kaum zuläßt, genießt grade er von der Freiheit auf dem Meere fast nichts. Mit dem Augenblicke, wo er den Fuß an Bord setzt, ist es mit seiner Freiheit zu Ende und der Zwang beginnt.

So lange die Reise währt, hat er weder Tag noch Nacht Ruhe. Jeder Unbill der Witterung ausgesetzt, harren seiner beständig Strapazen und schwere Arbeit. Die blauen Fluten des Oceans durchnässen ihn oft bis auf die Haut und der erquickende Hauch des Meeres peitscht ihm eben so oft Regen und Salzwasser in das Gesicht. Von den fremden Welttheilen schaut er herzlich wenig, denn während des kurzen Aufenthaltes im Hafen drängt die Arbeit mehr als je.

Vergnügungen und Zerstreuungen, wie sie sich selbst dem Aermsten am Lande bieten, ein Spaziergang ins Freie, in Wald und Feld, und Aehnliches, an dem sich Geist und Herz erfrischt, kennt der Matrose nicht. Im ewigen Einerlei vergeht ihm ein Tag wie der andere in Arbeit und Beschwerde, oft aber doch so inhaltslos, daß selbst der Name vergessen wird.

Der Mensch gewöhnt sich an alles, so auch an ein solches Leben; aber trotzdem bleibt es ein unnatürlicher Zustand, und es ist nur eine berechtigte Forderung der menschlichen Natur, wenn sie dafür Entschädigung sucht, sobald sich dieselbe bietet.

Im allgemeinen steht der Seemann im Inlande in dem Rufe, eine überwiegende Neigung zum Genusse von Spirituosen zu haben. Vielfach verdankt er dies Renommée den Marryatschen Romanen, aber so lebenswahr dieselben auch den englischen Matrosen zeichnen, so wenig paßt in dieser Beziehung ihre Schilderung auf unsere deutschen Seeleute. Damit sollen die letzteren jedoch nicht etwa als Mäßigkeitsapostel hingestellt werden. — Durchaus nicht! zur rechten Zeit und am rechten Orte nehmen sie ganz gern ein „Dröppchen" und nicht „zu stark von Wasser". Jene Anekdote, wo eine Dame den Matrosen, welcher ihr einen Dienst geleistet, mit der Frage in Verlegenheit setzt, ob er lieber ein Glas Wein, Rum oder Grog haben wolle, und er sich durch die Antwort aus der schwierigen Affaire zieht: „Ich bitte um ein Glas Wein, und bis der Grog fertig ist, um ein Glas Rum" — ist gewiß wahr aus dem Leben gegriffen, aber trotzdem thut man unsern Matrosen Unrecht, wenn man sie in puncto Trinkens mit Engländern, Amerikanern oder wohl gar Russen auf eine Stufe stellt.

An Bord der Schiffe, namentlich aber in unserer Kriegsmarine, ist Trunkenheit ein verhältnißmäßig seltenes Vergehen. Eine Strafe, welche für

englische und amerikanische Matrosen zu den empfindlichsten gehört, das Verdünnen der täglichen Rumrationen mit Wasser, würde bei uns ganz unangebracht sein und vollständig ihren Zweck verfehlen. Da Spirituosen an die Mannschaft nur nach Discretion des Commandanten verabreicht werden, erhält sie oft Wochen lang keinen Branntwein, ohne daß sie deshalb sich unglücklich fühlt. Früher war es Usus, den Strafarbeitern der „schwarzen Liste" Spirituosen vorzuenthalten, aber man ließ diese Strafe als zwecklos bald wieder fallen.

Am besten hat man jedoch in ausländischen Häfen, wo viele Schiffe verschiedener Nationen zusammenliegen, Gelegenheit den Unterschied zwischen deutschen und fremdländischen Seeleuten zu beobachten. Kommen letztere an das Land, so steuern sie sofort auf das nächste in Sicht kommende Wirthshaus los, legen sich hinter ein Flasche Cognac vor Anker und erscheinen auf der Straße meistens in sinnlos trunkenem Zustande. Die unsern verschmähen auch nicht eine kleine Erfrischung, aber ihr lebhafteres Ehrgefühl und ihre höhere Bildungsstufe halten sie davon ab, sich in gleicher Weise herabzuwürdigen, wenngleich einzelne Ausnahmen immer stattfinden.

Sie heitern sich an, dann aber ist ihr Zweck erreicht, und den Rest ihrer Kassen bringen sie in noblerer Weise an den Mann. Dahin gehört vor allen Dingen die Ermiethung eines Gauls, wenn es auch oft einen klassischen Anblick gewährt, Jan Maat hoch zu Roß sich tummeln und dasselbe nach nautischen Grundsätzen behandeln zu sehen. Wird beim Trab oder Galopp das Schlingern zu heftig, dann ergreift er krampfhaft den Sattelknopf oder schlingt die Arme um den Hals des Thieres, aber er amüsirt sich doch kostbar dabei und vor allen Dinden braucht er nicht zu Fuß zu gehen, wovon er ein abgesagter Feind ist.

Hat er seiner Wißbegierde Genüge gethan und sich die Gegend angesehen, so ist er befriedigt und verwendet das übrig bleibende Geld zum Einkauf von kleinen Andenken und Seltenheiten für seine Angehörigen; er ist eben ein Deutscher und denkt als solcher zu allen Zeiten der Lieben zu Hause — aber das Geld muß nothwendigerweise so schnell wie möglich untergebracht werden.

Im Auslande wird ihm dies leicht, weil es nur wenig Vorschuß gibt, im Heimatshafen, mit einer zwei- bis dreijährigen Abrechnung in der Tasche macht es ihm schon mehr Schwierigkeiten, immerhin bringt er es aber in überraschend kurzer Zeit fertig, weil so viel andere ihm freundschaftlich dabei helfen.

Da Jan Maat harmlos, vertrauend und selbst ein grundehrlicher Kerl ist, so fällt es den Juden und sonstigen Landpiraten nicht schwer, seine Leichtgläubigkeit zu mißbrauchen und durch Aufschwindelung ihrer Waaren zu horrenden Preisen seinen Geldbeutel zu leeren.

In den Hafenstädten rupft alles an ihm, und da er in seiner Gutmüthigkeit sich rupfen läßt, ist er sehr bald kahl. Das „schwarze Packje", die

„Kneifzange", die „Schraube", der seidene Regenschirm und die goldene Uhr — alles wandert eins nach dem andern wieder zurück in die Hände der Juden, und nach wenigen Tagen ist die ganze Herrlichkeit zu Ende.

Wenn dann Jan Maat, auf sein Seezeug reducirt, sich an Bord eines andern Schiffes setzen läßt und dem Bootsführer den letzten Silbergroschen gibt, der ihm geblieben, athmet er tief auf. Der Rausch ist vorbei; mit den Decksplanken unter den Füßen fühlt er sich erst in seiner wirklichen Heimat, in der man ihn beobachten muß, um ein richtiges Urtheil über ihn zu gewinnen.

Es herrscht „vor dem Maste", mit welchem Namen man die vor dem Großmast liegenden Wohnungsräume des Matrosencorps und aller derjenigen Personen bezeichnet, welche nicht zum Stabe des Schiffes gehören, ein eigenthümliches Leben, und sehr verschieden von dem anderer Menschen. Denkungsart, Neigungen, Beschäftigungen, alles trägt ein originelles Gepräge.

Abgesehen von den dienstlichen Einrichtungen, die dem Ganzen natürlich eine bestimmte Form geben, erinnert das Zusammenleben der Matrosen an patriarchalische Einrichtungen. Während der Dienst sie fast unausgesetzt bevormundet, die „Routine" ihr ganzes Leben an Bord nach Stunden und Minuten regelt, läßt er ihnen wenigstens die eine Freiheit, sich ihre Tischgenossen, oder wie sie technisch heißen, Backsmaaten nach eigenem Gefallen zu wählen.

Infolge dieser Concession an die Humanität bilden sich gewissermaßen Familien, deren einzelne Glieder in einem brüderlichen Verhältnisse zu einander stehen. Das längere Zusammenleben, gleiche Interessen und Erinnerungen und gemeinsam bestandene Gefahren knüpfen das sie umschlingende Band fester, und nicht selten entsteht daraus eine Freundschaft für das ganze Leben. Der älteste an der Back ist der jedesmalige Familienvater; er spielt den Vermittler, schlichtet die vorkommenden Streitigkeiten, und seinen Entscheidungen wird fast immer willig Folge gegeben.

Ueberhaupt wohl wird selten den älteren Jahren mehr Achtung erwiesen als an Bord. Der Seemann respectirt nichts mehr als fachliche Tüchtigkeit und Ueberlegenheit. Da diese aber Folge der längeren Erfahrung sind, und man den Matrosen von dem Fehler der Selbstüberschätzung ziemlich frei sprechen kann, so ordnet er auch in anderer Beziehung seine Ansichten denen der erfahrneren älteren Kameraden unter.

Nur wenn Meinungsverschiedenheiten zwischen Gleichstehenden an Rang und Alter ausbrechen, wird auch wohl an die physische Kraft appellirt und eine Ausgleichung mit der Faust herbeizuführen gesucht.

Ein hervorstechender Zug im Charakter des Seemanns ist sein gutes Herz. Man sollte denken, daß der ewige harte Kampf mit den Elementen ihn selbst hart machen müßte, das ist aber keineswegs der Fall. Das Unglück anderer empfindet er tief mit und ist stets mit thatkräftiger Hilfe bei der Hand, ohne

in seiner Sorglosigkeit dabei im geringsten an sich selbst zu denken. Er gibt den Darbenden, was er hat, sollte er sich auch selbst entblößen, und setzt willig sein Leben ein, wo es gilt, einen Mitmenschen aus Gefahr zu erretten.

Wenige der heroischen Thaten, die er in Sturm und Nacht vollführt, um den tosenden Wellen ein Opfer zu entreißen, werden registrirt, aber ihre Zahl ist groß, weit größer, als man glaubt.

In enger Verbindung mit dem guten Herzen stehen Religiosität, Offenheit und grader Sinn; Falschheit und Heuchelei liegen dem seemännischen Charakter fern. Im Schoße einer großartigen Natur aufgewachsen und lebend, von der Außenwelt und ihren Schlacken geschieden, ist er selbst ein unverdorbenes Naturkind, und deshalb wird es seinen Vorgesetzten auch leicht, ihn zu leiten.

Bei richtiger Behandlung läßt sich eine Schiffsbesatzung von vielen hundert Mann ohne Schwierigkeit in Ordnung halten; das Regiment muß nur bei der nothwendigen Festigkeit ein väterliches sein und so viel wie möglich auf das Ehrgefühl einzuwirken suchen. Letzteres besitzt unser deutscher Seemann in hohem Grade; es treibt ihn fachlich, ohne äußeren Sporn das Aeußerste zu leisten, in kritischen Momenten der erste bei der Hand und verläßlich zu sein und den Kameraden nicht als ebenbürtig anzuerkennen, der seine Sache nicht versteht oder nicht im vollen Maße seine Schuldigkeit thut.

Ich habe schon weiter oben bemerkt, daß der Matrose gern räsonnirt. Dies scheint zu seinem Leben zu gehören, aber es ist eben so harmlos, wie sein ganzer Charakter und eigentlich nur eine besondere Art, dem ihm innewohnenden Drange der Mittheilung zu genügen. Für alle Beschränkungen und Entbehrungen, die ihm sein Leben auferlegt, sucht er Ersatz und einen gewissen Trost, indem er seiner Zunge freien Lauf läßt und seinem Unmuthe über das, was ihm unbequem oder unangenehm ist, durch Worte Ausdruck gibt. Dies Räsonniren hat jedoch meistens eine humoristische Färbung, ist nicht ernst gemeint und die Vorgesetzten nehmen es deshalb nicht so streng. Merkwürdiger Weise findet Jan Maat immer das Bestehende schlecht. Auf allen übrigen Schiffen, wo er gewesen, war alles besser als auf dem gegenwärtigen, und diese vergleichende Kritik bildet den Hauptbestandtheil seiner Unterhaltung auf der Wache und während der Freizeit. Wehe aber dem Fremden, der es wagen sollte, sein jetziges Schiff anzugreifen!

Mit dem Avancement zum Unterofficier tritt in dem Wesen des Matrosen eine gewisse Wandelung ein. Anfänglich fällt es ihm schwer, sich in die neue Würde zu finden. Jan Maat mit seiner Sorglosigkeit und seinem „Kehre dich an nichts“ schaut noch an allen Ecken aus ihm hervor, und er wagt es noch nicht recht, den ehemaligen Ranggenossen gegenüber als Vorgesetzter aufzutreten. Allmählich fühlt er sich jedoch; er lernt das „Anranzen“ und bemüht sich, als der jüngeren Generation angehörend, dem Geiste der Zeit Rechnung zu tragen und fein zu werden.

Er läßt sich von seinen Untergebenen „Herr“ tituliren, gibt etwas darauf, in den Trillern und graciösen Schneppern der Signalpfeife es den älteren Bootsmannsmaaten zuvorzuthun und, wenn er Befehle in die Luken hinuntercommandirt, nimmt er sich Tonfall und Manier des Bootsmanns zum Muster. Er bemüht sich, möglichst viel Ernst in sein Gesicht zu legen, übt sich in Hochdeutsch und verkehrt mit den übrigen Unterofficieren in höflicher Weise. „Pfeifer, willst Du nich die Güte haben, mich mal die Arbsenschüssel rüber zu langen.“ „Mielke, Sie sind wohl so freundlich, mir fünf Minuten vor acht Glas zu purren (wecken).“

Da er jetzt auch in nähere Berührung mit seinem Divisionsofficier tritt und dieser ihm öfters Vorlesungen über Zeugflicken und zweckmäßige Stauung der Kleidersäcke hält, so lauscht er ihm Redewendungen ab, die ihm besonders imponiren, wie z. B. „an und für sich“. Diese bringt er dann an den Mann, wenn er die Instructionen des Officiers weiter nach unten gibt. Soll es einmal etwas Besonderes gelten und glaubt er seinen Ermahnungen besondern Nachdruck geben zu müssen, so sagt er auch wohl „an und für sich selbst“ oder gebraucht das Wort „analog“, was schon auf viele Bootsmannsmaate einen tiefen Eindruck gemacht hat, da sie keine rechte Vorstellung von seiner eigentlichen Bedeutung haben.

Sonntags nachmittags und auf Urlaub trägt der junge Unterofficier einen Siegelring, ein Spazierstöckchen und Lackstiefel, sehr häufig auch einen vergoldeten Uhrschlüssel im Knopfloch des Hemdes. Da er mit der Tochter seiner Waschfrau in einem zarten Verhältnisse steht, so zeichnet er sich durch saubere Wäsche aus. An Land logirt er in einem Hotel, besucht abends mit seiner Zukünftigen oder vielmehr Gegenwärtigen das Theater, sitzt mit schwarzen Glacés im Parterre, läßt ihr im Zwischenact ein Glas Bischof, sich selbst aber Grog von Arak geben. Wenn er auf See geht, kauft er sich ein Medaillon, läßt sich von seiner Geliebten eine Locke schenken und bewahrt sie in treuer Anhänglichkeit, bis er ein anderweitiges Verhältniß anknüpft, welcher Fall ziemlich häufig eintritt. An Bord näht er in der Freizeit kunstvolle Teppiche und Matten aus Tauwerk und Putzbaumwolle für seinen künftigen Hausstand oder spielt Dame, da Karten für die Mannschaft verboten sind.

Die dritte und höchste Stufe im Leben des Kriegsschiffmatrosen ist der Deckofficier. Sie bildet den Schlußstein der Carriere vor dem Mast, wird jedoch von wenig Auserwählten erreicht, da es auf einem großen Schiffe nur drei aus Seeleuten hervorgehende Deckofficiere gibt, den Bootsmann, den Steuermann und den Feuerwerker.

Der Bootsmann ist eine der Hauptpersonen im Schiffe und eine Art Jupiter tonans mit solider Baßstimme, die im Stande ist von der großen Oberdeckluke eines Panzerschiffes bis in die Hellegatsräume im vorderen Unterschiff zu dringen und bei der die Schiffsjungen erschreckt zusammenfahren. Ein richtiger Bootsmann lacht nie, sondern sieht immer brummig aus.

Wenn er auf der einen Seite des Verdecks erscheint, verschwinden alle seine Untergebenen nach der andern, weil er stets etwas verkehrt findet und den Zunächststehenden anranzt. Nur abends nach der Ronde, wenn er in seiner Messe mit den übrigen Deckofficieren bis zum Lichtauslöschen um 10 Uhr Solo spielt, macht er ein schmunzelndes Gesicht, wenn er gewinnt.

Die Deckofficiere tragen keine Lackstiefel: sie sind verheirathet und stehen in Bezug auf Ausgaben unter scharfer Controlle ihrer Frauen, die sich von ihren Dienstmädchen „Frau Lieutenant“ tituliren lassen.

Der Steuermann ist der feinste, der Feuerwerker der gelehrteste, der Bootsmann der gefürchtetste der Deckofficiere, alle drei sind aber angesehene und wichtige Persönlichkeiten im Schiff. Die Cadetten blicken mit einer gewissen ehrfurchtsvollen Scheu zu ihnen auf und suchen ihre Freundschaft. Wenn der Zahlmeister ihnen Vorschuß für ihre Messe gibt, laden sie einen der drei Herrn zu Mittag ein und geben sich Mühe, in die Unterhaltung viele technische Ausdrücke zu verweben. Ihre Arme und Beine nennen sie nur „Rundhölzer“, sie „drehen bei“, wenn sie sich hinsetzen, und „bekommen den Wind von vorn“ wenn ihnen der erste Officier einen Verweis ertheilt. Das klingt so forsch und gibt einen seemännischen Anstrich.

Eine Respectsperson von Einfluß ist an Bord schließlich auch der Commandantenkoch. Er ist zwar selten ein Seemann, aber die Unterofficiere und selbst die Deckofficiere erkennen ihn als ebenbürtig an. Im Sonntagsnachmittagsklub in der Bottelierkammer spielt er eine Rolle und tractirt dort seine speciellen Freunde mit Ersparnissen, namentlich an den Tagen eines Diners beim Commandanten. Häufig ist er ein gefährlicher Charakter und tyrannisirt Capitän, Officiere und Mannschaft, letztere indirect dadurch, daß er schlecht kocht und den Capitän verdrießlich macht, was nach unten hin in geometrischer Progression wirkt. Er wird deshalb von allen wie ein rohes Ei behandelt. Ich wollte niemand rathen, sich mit ihm zu verfeinden, er würde dies schwer zu büßen haben. Wehe dem Lieutenant, der ihm ein schiefes Gesicht zeigt! Das nächste Mal, wenn dieser beim Capitän speist, setzt der mit dem Koch solidarisch verbündete Kellner ihm die schlechteste Sorte Rothspohn vor sein Couvert oder schüttet ihm heimlich Cayennepfeffer oder einen Löffel Salz in die Suppe. War die Beleidigung aber tiefer, hat sich der unglückliche Lieutenant etwa unterfangen, den Koch zu rüffeln, dann ist die Rache um so schrecklicher, und die erste heftige Bewegung des Schiffes wird benutzt, um den neuen Uniformsfrack und die 28-Thalerepauletten des Verfehmten mit recht fetter Bratensauce zu begießen.

Am schlimmsten aber hat es der Capitän selbst. Will er gut essen und bei einem Diner nicht dadurch in Verlegenheit kommen, daß der Koch nach Eintreffen der zwanzig Gäste eine halbe Stunde vor dem Anrichten urplötzlich heftig erkrankt, oder daß aus Versehen des Kochmaats die Eier mit den Schaalen

in den Pudding geschlagen werden, dann muß er stets durch die Finger sehen und natürlich richtet sich ein jeder danach.

Mit den Deckofficieren im gleichen Range stehen die Maschinisten, die Meister, die Verwalter und die Stabswachtmeister.

Erstere gehen aus den Maschinencompagnien hervor. Sie treten als Dienstpflichtige oder als Capitulanten ein, müssen bei ihrem Eintritt das Maschinenbaufach bereits praktisch kennen und avanciren nach ihren Fähigkeiten. Seit 1870 gehen aus den sich dazu eignenden Maschinisten Maschinen-Ingenieure hervor, welche auf den großen Schiffen die Maschinen leiten. Sie stehen in Officiersrang und leben mit den übrigen Officieren in der Messe. Diese Maßregel ist gewiß eine sehr richtige, da der Maschinist in seinem Fache nur sehr wenig von Seeofficieren controllirt werden kann, und ein Mann, dem die Sicherheit und Wirksamkeit eines Schiffes, das vielleicht Millionen gekostet, in die Hände gegeben ist, unmöglich nur den Rang eines Feldwebels bekleiden durfte.

Die Meister sind der Zimmermann und der Segelmacher. Sie gehören mit ihren Gehilfen der Werftdivision an, wie alle Marinehandwerker, während alle Seeleute unter der Matrosen-Stamm-Division stehen.

Die Verwalter entsprechen den Zahlmeisteraspiranten der Landarmee und recrutiren sich wie diese; die fähigsten werden zu Zahlmeistern ernannt.

Die Stabswachtmeister, welche aus dem Seebataillon entnommen werden, versehen den polizeilichen Dienst an Bord.

Von sonstigen Handwerkern gehören noch Büchsenmacher, Maler, Böttcher, Bäcker, Schneider und Schuster zu einer Schiffsbesatzung, Schmiede und Schlosser finden sich immer unter den Heizern, da man hierzu vorzugsweise Feuerarbeiter aushebt oder anwirbt.

Den Rest der Mannschaft endlich bildet auf größeren Schiffen ein Detachement des Seebataillons. Die Seesoldaten werden zum Besetzen der verschiedenen Wachtposten, wie vor der Capitänscajüte, bei den Pulverkammern, beim Lazareth u. s. w. verwandt, ihre Hauptbestimmung ist jedoch, bei etwaigen Landungen als militärisch durchgebildete Truppen zu agiren, da man den Seeleuten in dieser Beziehung nicht viel zutraut. Indessen haben die Franzosen keine Seesoldaten auf ihrer Flotte, und sowohl die französischen wie die englischen Seeleute haben in der Krim und in China bewiesen, daß sie sich eben so gut als Landtruppen verwenden lassen wie Soldaten, und für die Einheitlichkeit des Dienstes würde es jedenfalls ersprießlicher sein, als Combattanten nur wirkliche Seeleute an Bord zu haben, die eben so gut die Geschütze bedienen als die Segel und außerdem doch wie die Infanterie mit dem Zündnadelgewehr ausgebildet werden. Ein mittelmäßiger Matrose wird immer verhältnißmäßig schnell ein tüchtiger Soldat, der beste

Soldat aber schwerlich selbst in 4—5 Jahren ein mittelmäßiger Seemann werden.

Die Kellner und Köche der verschiedenen Messen sind die einzigen Personen an Bord, welche außerhalb des militärischen Verbandes stehen. Der Staat bestimmt zwar ihre Zahl für jedes Schiff und ihre Competenzen, überläßt es aber den betreffenden Officieren, die lediglich zu ihrer Bedienung bestimmten Persönlichkeiten contractlich zu engagiren und sie nach Belieben zu wechseln.

Der Stab eines größeren Kriegsschiffes, wie die Panzerfregatte „Kronprinz" besteht demnach aus dem Commandanten (Capitän zur See), dem ersten Officier (Corvettencapitän), drei Capitänlieutenants als erste, eben so vielen Lieutenants zur See als zweite wachehabende Officiere, der doppelten Zahl von Unterlieutenants zur See einem Officier des Seebataillons, 10—12 Cadetten, 3 Aerzten, einem Maschinen-Ingenieur und einem Zahlmeister, im ganzen circa 30—32 Personen.

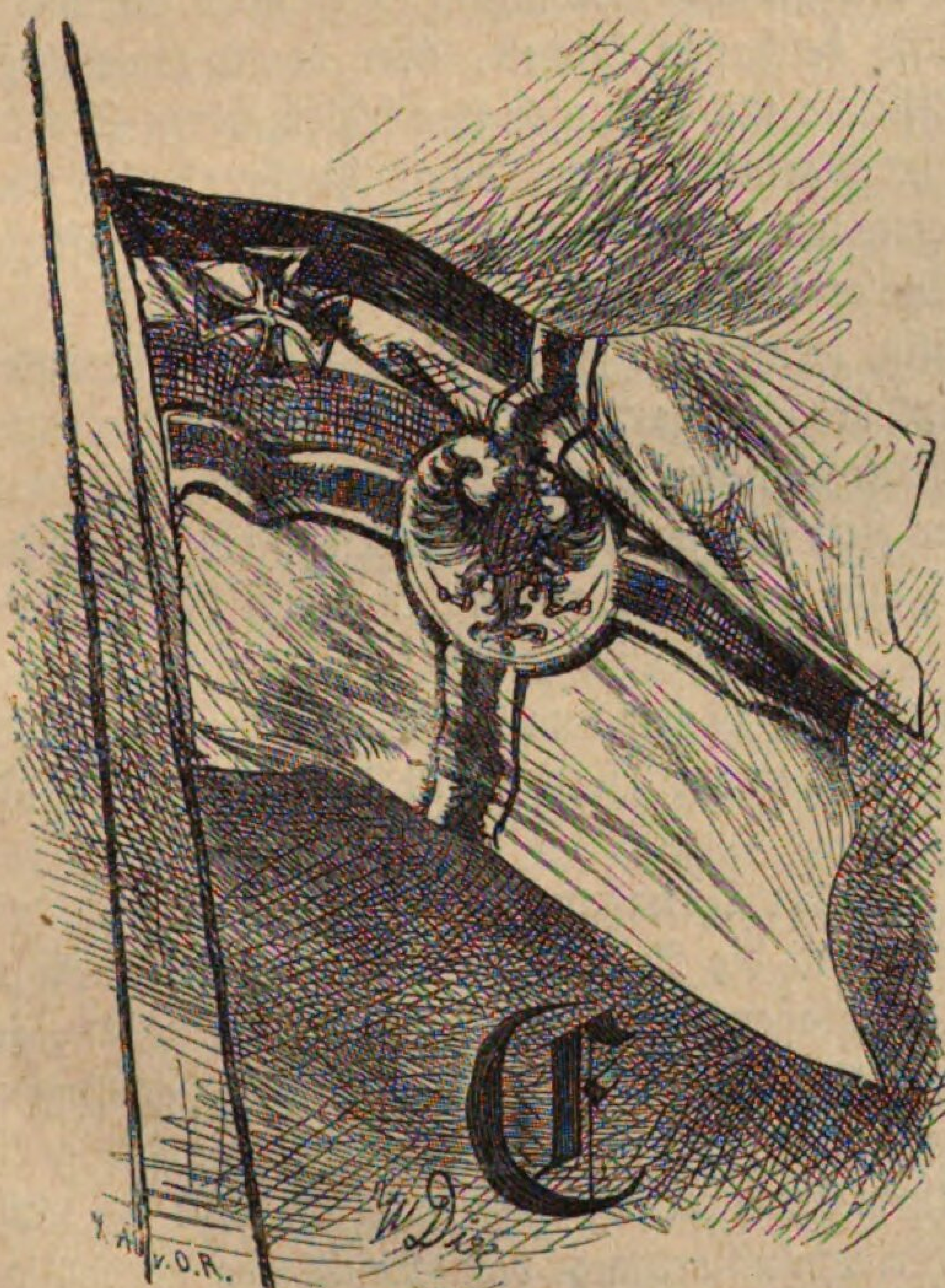
Das Maschinenpersonal zählt etwa 72 Mann, das Detachement des Seebataillons ebensoviel, Handwerker, Functionäre, Kellner und Köche 40 und der Rest von 280 der, 500 Mann im ganzen betragenden, Besatzung gehört dem Matrosencorps an.

Die Dienstzeit in der Marine berechtigt zu denselben Vortheilen wie in der Landarmee, wenngleich erstere durch diese Maßregeln weit weniger Nutzen hat, als letztere. Im Durchschnitt dauert in der Marine die Heranbildung eines guten Unterofficiers aus dem Schiffsjungen-Institut 10 Jahre. Bei den gegenwärtigen guten Aussichten, die sich für die geistig und körperlich gewandten Marine-Unterofficiere im Civildienst bieten, der außerdem mit viel weniger Strapazen verbunden ist, dienen aber verhältnißmäßig nur wenig Civilversorgungsberechtigte nach Ablauf ihrer 12 Jahre weiter in der Marine und das ist für letztere sehr schlimm. Man kann rechnen, daß der Matrose erst mit 25—28 Jahren ausgelernt hat und daß dann erst der wirkliche Nutzen der Unterofficiere für die Marine beginnt und sie die Zinsen des vom Staate auf die Erziehung verwandten Capitals einbringen. Grade in diesem Alter gehen die meisten aber fort und deshalb wird sich sehr bald die Nothwendigkeit eines anderen Ergänzungsmodus für seemännische Unterofficiere ergeben. Wie bereits bemerkt, bleibt dafür nur die Handelsmarine übrig und es müssen Capitulanten durch Zusicherung höherer Gehälter gewonnen werden, ein Schritt, zu dem sich die andern Marinen auch gezwungen gesehen haben.

Nachdem dem Leser hiermit ein allgemeiner Ueberblick unserer Marine gegeben ist, soll es die Aufgabe des folgenden Abschnittes sein, ihm unsere Schiffe selbst, den Dienst auf ihnen und unsere Kriegshäfen vorzuführen.

Die Schiffe der deutschen Marine.

Die Schiffe der deutschen Reichsmarine.



Es ist bekannt, daß am 1. October 1867 aus der bis dahin preußischen die norddeutsche Bundesmarine und aus dieser am 18. Januar 1871 die deutsche Reichsmarine hervorgegangen ist.

Man hat früher der preußischen Regierung von verschiedenen Seiten Vorwürfe gemacht, daß sie in den zwanzig Jahren, während welcher sie die Entwickelung der Marine leitete, so wenig für diese gethan und nur alles der Armee zugewandt habe. Die Ereignisse der letzten Jahre haben jedoch dargethan, daß diese Vorwürfe nicht berechtigt waren.

Die Kämpfe, welche Preußen zu bestehen hatte und die als geschichtliche

Nothwendigkeit unvermeidlich waren, mußten zu Lande ausgefochten werden, und die Marine konnte bei ihnen immer nur eine untergeordnete Rolle spielen. Ihr Ausbruch stand seit 1848 bevor; es handelte sich nur um den geeigneten Anlaß dazu, und die Regierung erfüllte deshalb ihre Pflicht, wenn sie alle ihr zu Gebote stehenden Mittel auf die Armee verwandte und der Marine gewissermaßen nur das Leben fristete.

Das, was unter solchen Umständen geschehen konnte, ist trotzdem geschehen. Eine Flotte läßt sich nicht so ohne weiteres aus dem Boden stampfen. Wenn eine Nation eine große Zahl Kriegsschiffe haben will, so handelt es sich dabei freilich nur um Geld; das lehrt das Beispiel des letzten amerikanischen Krieges. Im Beginn desselben zählte die nordamerikanische Flotte kaum fünfzig kriegstüchtige Schiffe, darunter kein einziges gepanzertes. Nach vier Jahren war ihr Bestand 72 gepanzerte und über 300 hölzerne Schiffe.

Wollte Deutschland ähnliche Energie und Geldmittel aufwenden, so würde es eine eben so große Zahl Schiffe beschaffen können, aber damit keineswegs eine Flotte haben, weil ihm die Officiere und Mannschaften fehlen, deren Stamm sich Amerika bereits seit langem herangebildet hatte. Das Personal gibt aber einer Flotte erst ihren Werth; ohne eine genügende tüchtige Besatzung ist sie, wie weiter oben gezeigt, todtes Material.

Es war daher vollständig richtig, wenn Preußen in seinen früheren beengten Finanzverhältnissen zunächst darauf bedacht war, das weniger kostspielige, aber um soviel wichtigere Personal heranzubilden und mit dem theuren Material, das sich in verhältnißmäßig kurzer Zeit schaffen ließ, zu warten, bis Umstände, wie sie seit 1867 eingetreten sind, eine freiere Bewegung in pecuniärer Hinsicht gestatteten.

Auf diese Ausbildung des Personals ist seit dem Entstehen der preußischen Marine die größte Sorgfalt verwandt, und es sind dadurch die besten Resultate erzielt worden.

Wenn auch Unglücksfälle, wie der Untergang der „Amazone" und des „Frauenlob", große Lücken gerissen, und die Anstrengungen des Seedienstes in gefährlichen Klimaten viele andere beklagenswerthe Opfer gefordert haben, so daß ein ganz bedeutender Abgang stattgefunden hat, ist es dennoch gelungen, ein Officiercorps und einen Stamm von Mannschaften zu erziehen, die groß genug sind, um mit der demnächstigen Erweiterung unserer Flotte, wie sie nach den Vorschlägen des früheren Marineministeriums vom Reichstage genehmigt ist, Schritt zu halten.

Diese Officiere und Unterofficiere sind in einer Weise geschult, wie es selten in einer Marine stattgefunden hat.

Bei andern Seemächten ist es Usus, die Officiere drei Jahre an Bord in Dienst zu haben, und sie dann eben so lange oder sehr häufig noch länger auf Halbsold zu beurlauben, weil es die Staatsmittel nicht gestatten, in Friedenszeiten eine so große Anzahl von Schiffen in Dienst zu stellen, um alle vorhan-

denen Officiere einzuschiffen. Im Durchschnitt betrifft die Indienststellung kaum ein Viertheil der vorhandenen, aber in der früheren preußischen Marine sind meist drei Viertheile der größeren Schiffe auf jahrelangen Reisen unterwegs, und die Officiere und Stammmannschaften fast ununterbrochen in harter, aber auch fachliche Tüchtigkeit in höchstem Grade fördernder Schule gewesen. Die Erfahrung ist die Lehrmeisterin der Seeleute, der beständige Kampf mit den Elementen stählt ihre Kraft und befähigt sie, unter schwierigen Umständen stets gleich das Richtige zu treffen, und diese Erfahrung haben sich unsere Officiere und Unterofficiere in den letzten zwanzig Jahren erworben.

Damit ist die Grundlage der Marine geschaffen, auf der weiter gebaut werden kann. Wir haben jetzt nicht allein die Befehlshaber für die späteren Schiffe, sondern auch tüchtige Lehrer für die nachkommende Generation.

Deshalb ist jetzt auch der Zeitpunkt gekommen, um mit Vergrößerung des Materials, d. h. mit dem Bau von Schiffen und den nöthigen Etablissements vorzugehen.

Seit 1868 geschieht dies denn auch in solcher Weise, wie die bereiten Geldmittel es gestatten, wenngleich der französische Krieg naturgemäß über ein Jahr lang einen sehr hemmenden Einfluß hat üben müssen.

Die Aufgabe einer Flotte ist der Schutz der maritimen Interessen desjenigen Landes, dem sie angehört. Je größer das letztere, desto bedeutender muß die erstere sein. Jene Interessen gipfeln aber in erster Reihe in der Seeschifffahrt, und nach deren Ausdehnung muß sich auch die der Flotte richten. Die Vertheidigung der Küsten kommt dabei erst in zweiter Reihe in Betracht. Gefährdete Punkte derselben lassen sich, wenn auch mit großem Kostenaufwande und Zersplitterung der Landstreitkräfte, durch Landbefestigungen schützen, die Schiffe sind dazu nicht unumgänglich nothwendig, und wenn Deutschland keine Schifffahrt triebe, so bedürfte es trotz seiner 180 Meilen langen Küste nicht unbedingt einer Flotte, um etwaige feindliche Landungen zu verhindern.

Unsere Schifffahrt nimmt aber unter den Völkern den dritten Rang ein, und wir kommen in dieser Beziehung gleich hinter England und Amerika. So weit die Geschichte zurückreicht, lehrt sie uns, daß der Seehandel die Nationen wohlhabend und mächtig gemacht hat. Eine Unterbindung dieser Lebensader lähmt die Kräfte des Landes; Deutschland hat dies in den beiden dänischen Kriegen und in dem großen französischen genugsam erfahren.

Es ist daher Pflicht der Selbsterhaltung eines Staates, einen so wichtigen Factor der Volkswirthschaft, eine Quelle seines Wohlstandes und seiner Macht, wie die Seeschifffahrt, in ausreichendem Grade gegen feindliche Angriffe zu schützen, und damit ist für Deutschland gleich die Größe seiner Flotte bestimmt. Es muß eine starke Seemacht haben, um sowohl seinen eigenen Handel zu schützen, als den feindlichen zu stören. Dazu gehört nicht allein, daß die eigenen Häfen vertheidigt und ihre Blockade verhindert, sondern daß auch der Feind auf offenem Meere angegriffen und seine Häfen blockirt werden können.

Im Hinblick auf diese maßgebenden Gesichtspunkte ist dem Reichstage 1867 vom Marineministerium die betreffende Vorlage über die beabsichtigte Zusammensetzung der norddeutschen Flotte gemacht. Sie soll danach aus drei Hauptklassen von Schiffen bestehen:

1) aus solchen, die feindliche Flotten auf hoher See angreifen können;
2) aus solchen, die vorzugsweise zur Vertheidigung der eigenen Küsten und Häfen bestimmt, unter Umständen auch im Verein mit der ersten Klasse offensiv gegen die feindlichen Küsten vorzugehen im Stande sind;
3) aus Schiffen, welche zum Schutze des Handels auf offener See, zu handelspolitischen Missionen, zum Dienste auf wichtigen Handelsstationen und zur Aufbringung von feindlichen Kreuzern, resp. Handelsschiffen bestimmt sind. Dazu treten noch als Unterabtheilungen die zum Depeschendienste, Recognoscirungen u. s. w. verwandten Avisos und die Transportschiffe, um den Kriegsschiffen Vorräthe zuzuführen, resp. Landungstruppen über See zu bringen.

In Bezug auf die spätere Ausdehnung der Flotte ist vorläufig keine bestimmte Entscheidung getroffen, sondern zunächst ein Entwickelungsabschnitt von 10 Jahren angenommen, während dessen eine gewisse Zahl von Schiffen der obenerwähnten Klassen geschaffen werden soll, die zur Küstenvertheidigung und zum Schutze des Handels in fremden Gewässern bestimmt sind.

Diese Zahl wird einer Marine zweiten Ranges entsprechen, wie sie jetzt z. B. Oesterreich, Italien und Spanien besitzen. Dieselbe kann aber endgültig für Deutschland nicht genügen, das, bereits eine Landmacht ersten Ranges, auch eine solche Seemacht werden muß und einer Offensivflotte bedarf, um auch zur See den es umgebenden großen Mächten ebenbürtig zu sein.

Eine solche Flotte kostet jedoch hunderte von Millionen, und ebenso wie es das Interesse des Landes verbietet, solche Summen, wenn keine dringende Nothwendigkeit vorliegt, auf einmal oder in wenigen Jahren zu verausgaben, würde es bei den gegenwärtigen Fortschritten der Technik unrichtig sein, in überstürzender Hast kostbare Schiffe zu bauen, die vielleicht nach Verlauf kurzer Zeit durch neue Erfindungen den größten Theil ihres Werthes eingebüßt haben. So z. B. hat Frankreich in den Jahren 1863—1865 circa 8 Panzerfregatten nach demselben Modell gebaut, deren Panzer in der Wasserlinie 5¾, weiter unten und oben 4½ Zoll stark ist. Damals war dies eine starke Panzerung, gegenwärtig schießen selbst die englischen 7zölligen Woolwich-Geschütze glatt hindurch, und eine Seeschlacht zwischen englischen und jenen französischen Panzerschiffen würde letzteren unfehlbar eine Niederlage bereiten.

Es ist deshalb sehr weise überlegt, wenn namentlich mit dem Bau der vorläufig festgesetzten Zahl von Schlachtschiffen langsamer vorgegangen wird, und derselbe auf eine Zeitdauer von 10 Jahren vertheilt ist, welche erlaubt,

den schnell fortschreitenden Vervollkommnungen der Technik im ausgedehnten Maße Rechnung zu tragen.

Die Schlachtschiffe der früheren Zeit waren die Linienschiffe, mit zwei bis drei gedeckten Batterien über einander von 72—120 Kanonen. Jetzt nehmen deren Stellen die Panzerfregatten ein, Schiffe mit nur einer gedeckten Batterie.

Frankreich hat zwar auch zwei gepanzerte Linienschiffe gebaut, „Magenta" und „Solfernio", allein damit den Versuch theuer bezahlt. Trotz des leichten Panzers von $4\frac{1}{2}$ Zoll Dicke, der gegen die modernen Geschütze so wenig Schutz gewährt, und trotz des verhältnißmäßig kleinen Kalibers ihrer 52 Geschütze (gezogene 30-Pfünder und glatte 60-Pfünder, Bewaffnung vom Jahre 1868) gehen sie so tief, daß die untere Batterie kaum 5 Fuß über der Wasserlinie liegt, und schon bei leichtem Seegange ihre Geschütze nicht mehr gebraucht werden können. Eine moderne Fregatte von 7—8 Zoll Panzerung und mit 12—16 Geschützen von 21—24 Centim. würde deshalb keinen Augenblick zu zögern brauchen, um in See den Kampf mit diesen Linienschiffen, und mit Aussicht auf Erfolg, aufzunehmen. Diese beiden Schiffe werden mithin wohl die einzigen Vertreter ihrer Gattung bleiben, dagegen bis auf weiteres die Panzerfregatten als schwerste Schlachtschiffe fungiren.

Die zweite Klasse der Fahrzeuge, welcher hauptsächlich die Küstenvertheidigung zufallen soll, bestand früher aus Kanonenbooten, deren Kleinheit dem feindlichen Feuer ein geringes Ziel bot, während ihre schweren Geschütze den Angreifer aus weiter Ferne beschießen konnten und ihr geringer Tiefgang ihnen gestattete, sich bei Verfolgung auf flache Gewässer zurückzuziehen, wohin ihnen die großen Feinde nicht zu folgen vermochten. Die Panzerung hat auch auf diese Kriegführung ihren Einfluß auszuüben nicht verfehlt und an die Stelle der Kanonenboote sind schwimmende gepanzerte Batterien und flachgehende Monitors getreten.

Die dritte Klasse, deren Hauptaufgabe der Schutz der Handelsschifffahrt in fernen Gewässern ist, wird hauptsächlich aus Holzschiffen bestehen und zwar aus gedeckten und Glattdecks-Corvetten, welche die früheren Segelfregatten vertreten und neben großer Schnelligkeit eine hinreichend schwere Armatur führen, um jedem feindlichen Holzschiffe ein Gefecht anbieten zu können. Dem Anscheine nach wird es jedoch nicht lange dauern, daß man auch diesen Schiffen eine theilweise Panzerung gibt, um wenigstens ihre Wasserlinie durch einen Eisengürtel zu schützen.

Die Avisos sind leichte und nur auf Schnelligkeit gebaute Fahrzeuge, meistens Räderdampfer, die am wirklichen Gefecht keinen Theil nehmen.

Eine bestimmte Zahl von Schulschiffen zur besseren Ausbildung gewisser Kategorien von Mannschaften, die jedoch auch nicht in den Kampf kommen, sowie verschiedene Fahrzeuge zu Vermessungszwecken bilden die letzte

Klasse der deutschen Kriegsschiffe. Nach dem vom Reichstage genehmigten Bauplane soll der Bestand unserer Flotte in zehn Jahren folgender sein:

16 größere und kleinere Panzerschiffe,
20 Corvetten,
8 Avisos,
3 Transportschiffe,
22 Dampfkanonenboote,
2 Artillerieschulschiffe,
5 Uebungsschiffe für Cadetten und Schiffsjungen.

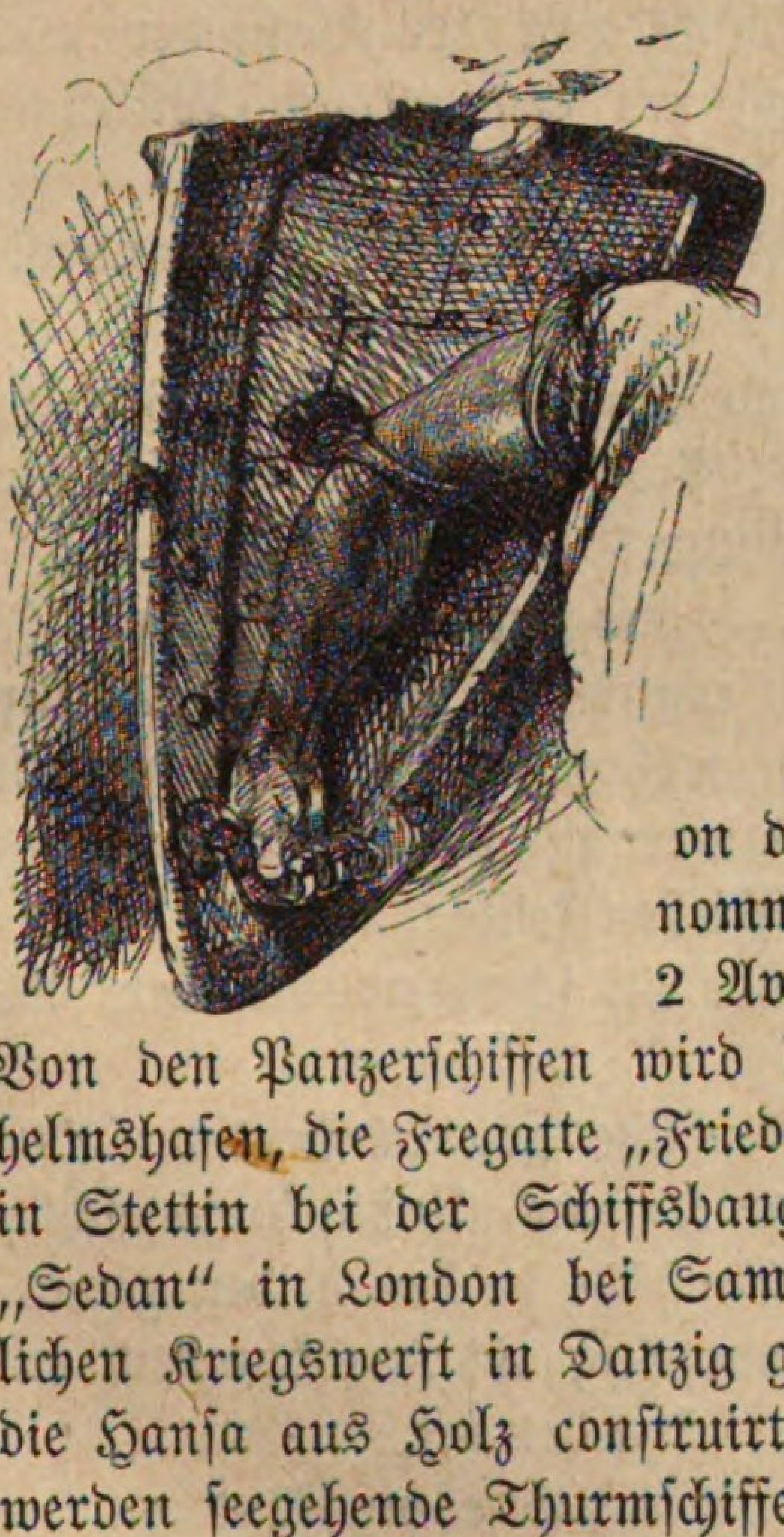
Von dieser Zahl sind bereits fertig vorhanden:

5 Panzerschiffe,
9 Corvetten,
3 Avisos,
2 Transportschiffe,
22 Dampfkanonenboote,
1 Artillerieschulschiff,
4 Uebungsschiffe.

Es bleiben mithin bis zum Jahre 1878 noch zu bauen:

11 Panzerschiffe,
11 Corvetten,
5 Avisos,
1 Transportschiff,
1 Uebungsschiff.

Die Panzerschiffe.



on diesen sind seit 1868 bereits in Angriff genommen: 6 Panzerschiffe, 2 hölzerne Corvetten, 2 Avisos.

Von den Panzerschiffen wird die Panzerfregatte „Großer Kurfürst“ in Wilhelmshafen, die Fregatte „Friedrich der Große“ in Kiel, die Fregatte „Borussia“ in Stettin bei der Schiffsbaugesellschaft Vulcan, die Fregatten „Metz“ und „Sedan“ in London bei Samuda und die Corvette „Hansa“ auf der kaiserlichen Kriegswerft in Danzig gebaut. Die fünf Fregatten werden aus Eisen, die Hansa aus Holz construirt; „Großer Kurfürst“ und „Friedrich der Große“ werden seegehende Thurmschiffe, die übrigen Breitseitschiffe.

Die „Hansa“ soll 1873, „Borussia“, „Metz“ und „Sedan“ 1875, „Großer Kurfürst“ und „Friedrich der Große“ 1876 fertig sein.

Da sich eine moderne Panzerfregatte in 3 Jahren fertig herstellen läßt, so ist es, wenn die Geldmittel flüssig sind, auch möglich, den Flottengründungsplan bis 1878 in Bezug auf Panzerschiffe auszuführen, sobald nur die noch daran fehlenden fünf bis zum Jahre 1875 in Bestellung gegeben werden.

Von den bereits vorhandenen Panzerschiffen ist unser größtes und mächtigstes der „König Wilhelm“, über dessen Construction bereits im ersten Ab-

schnitte das Nähere gesagt ist. Das Schiff war ursprünglich für die türkische Regierung bestimmt und der Riß dazu von dem früheren ersten Constructeur der englischen Admiralität, Reed, der die besten englischen Panzerschiffe gebaut hat, gefertigt. Finanznoth veranlaßte die Türkei, den Baucontract mit den Thames Iron Works in London zu lösen, und das Schiff, welches bereits in Spanten stand, ging zu Anfang des Jahres 1867 in die Hände der preußischen Regierung über.

Dasselbe war damals eines der mächtigsten Schiffe der Welt und nur die ungefähr gleichzeitig mit ihm erbauten englischen Schiffe „Monarch" und „Hercules" konnten mit ihm rivalisiren. Seitdem ist es jedoch noch mehrfach erreicht und von England, was Panzerstärke und Geschützkaliber anbetrifft, auch bedeutend übertroffen.

Rußland besitzt einige Fregatten, die ihm ebenbürtig sind, und Frankreich stellte uns im Kriege 1870 vier neue Panzerschiffe von der Klasse der „Surveillante" entgegen, die sich in jeder Beziehung mit dem „König Wilhelm" messen konnten.

Trotzdem wird dieser noch für längere Zeit ein mächtiges Schiff und die Hauptstärke unserer Marine bleiben.

Die Dimensionen des „König Wilhelm" sind folgende: Länge 356 Fuß, Breite 56, mittlerer Tiefgang 26 Fuß, Höhe der Pforten über der Wasserlinie 10 Fuß, Tragfähigkeit 5938 Tonnen à 2000 Pfund.

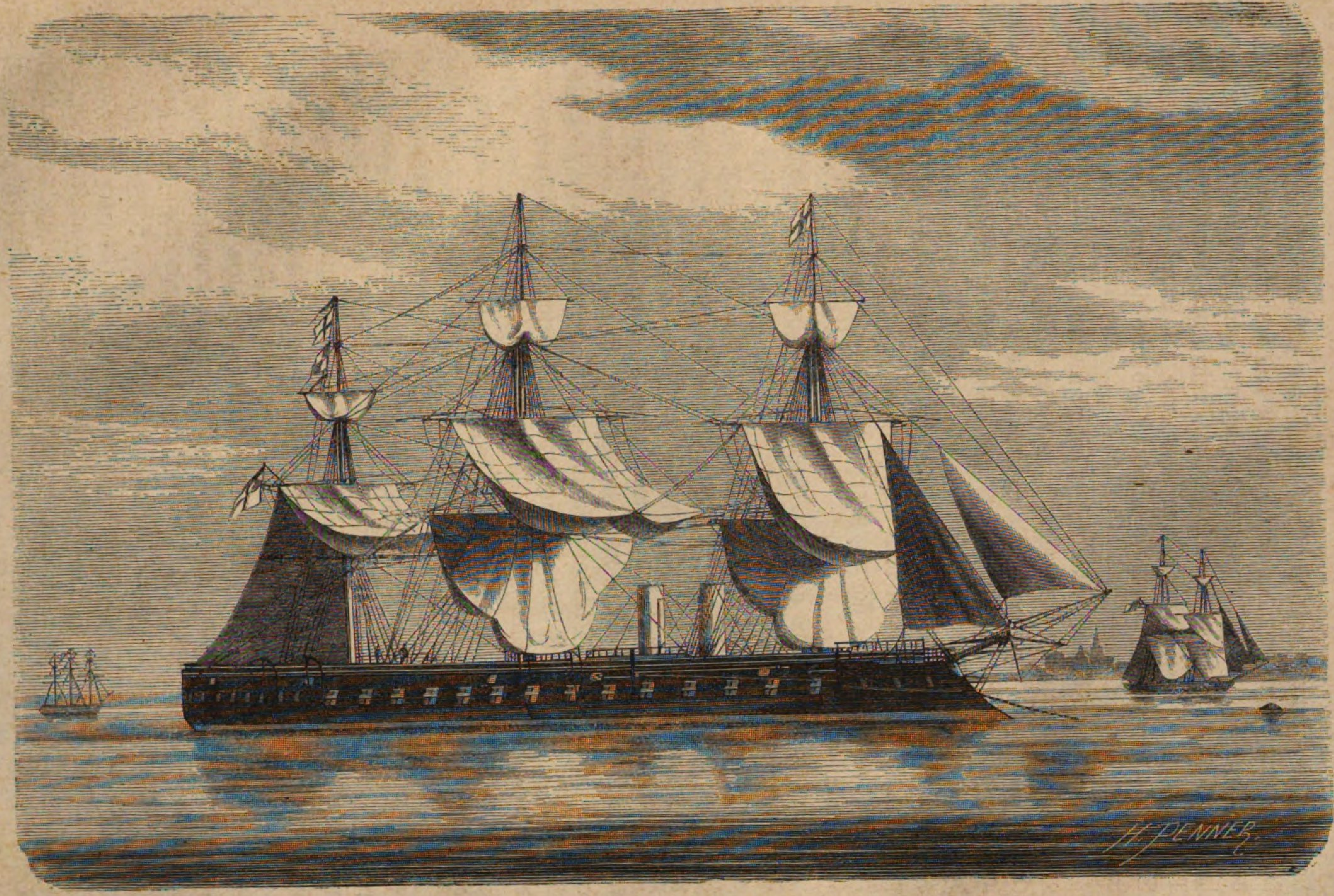
Das Schiff war für eine Armatur von 33 gezogenen 100-Pfündern (7 zöllig) mit einem Rohrgewicht von 140 Centnern construirt, von denen 28 für die Batterie, 4 für das Oberdeck bestimmt waren, während die 33te im hintern Theile des Batteriedecks und geschützt durch Panzerung als Rückzugsgeschütz dienen und über dem Stevengrade nach hinten schießen sollte.

Die Geschützzahl ist jedoch reducirt, dafür aber ein schwereres Kaliber, als das früher bestimmte, an Bord genommen.

In der Batterie stehen gegenwärtig 18 Geschütze von 24 Centim. (300-Pfünder) als Breitseitkanonen und eine 21 Centim. Kanone als Rückzugsgeschütz in der Capitänscajüte; ferner zwei 21 Centim. Geschütze in den beiden gepanzerten Halbthürmen und zwei desgleichen vorn am Bug als Jagdkanonen auf dem Oberdeck, so daß die ganze Armatur 23 Geschütze beträgt.

Das Arrangement des Panzers und seine Stärke ist ebenfalls schon beschrieben, und es sei nur noch in kurzem wiederholt, daß letztere über Wasser mittschiffs und so weit die Geschütze stehen, 8 Zoll beträgt, die unter Wasser befindliche unterste Plattenreihe 7 Zoll stark ist und daß sich der Panzer nach beiden Extremitäten hin bis 6 und 5 Zoll verjüngt.

Der vorspringende Vordersteven bildet einen Widder, der besonders stark construirt ist, die Form eines stumpfen Keils hat und dessen Spitze sich 10 Fuß unter Wasser befindet, um die feindlichen Schiffe an den vom Panzer ungeschützten Theilen ihres Rumpfes zu treffen und sie zum Sinken zu bringen.



Der „König Wilhelm“.

Die Bemastung und Betakelung ist die einer Fregatte und dem Schiffskörper angemessen. Die Untermasten sind von Eisen, die Unterraaen von Stahl, wie bei allen größeren neuen Schiffen. Da das Schiff überall doppelt ist und die Zwischenräume zwischen den Spantenblechen eben so viele Schornsteine bilden, so genügen Oeffnungen in der innern Eisenhaut, um eine vortreffliche Ventilation im ganzen Schiffe herzustellen.

Wie bereits bemerkt, wohnen die Mannschaften nicht wie bei den Holzschiffen im Zwischendeck, sondern in der Batterie und nur die Officiermesse und Kammern liegen theilweise in ersterem.

Die Gestelle für die Kleidersäcke befinden sich im Zwischendeck und da alle übrigen Wohnungsutensilien der Leute leicht transportabel sind, so können Tische, Bänke 2c. bei Gefechtsbereitschaft des Schiffes schnell fortgeräumt und nach unten gebracht werden, so daß die Bedienung der Geschütze nicht behindert wird.

Die Bemannung beläuft sich auf 700 Köpfe, darunter ein Maschinenpersonal von etwa 80 Köpfen.

Die Kosten dieses colossalen Schiffes haben sich einschließlich der Armatur auf 3½ Millionen Thaler belaufen.

Diese Summe mag für ein Schiff auf den ersten Blick enorm erscheinen; geht man jedoch näher auf die Sache ein, so stellt sich heraus, daß die großen eisernen Panzerschiffe gar nicht theurer werden, als die früheren Holzschiffe, obwohl sie als Kriegsmaschinen weit furchtbarer sind.

Vor 20 Jahren war ein Dreidecker Schraubenlinienschiff von 90—120 Kanonen das mächtigste Kriegsschiff; jetzt ist demselben eine Panzerfregatte von der Klasse unseres „Kronprinz" trotz ihrer geringen Geschützzahl an militärischem Werth schon weit überlegen.

Wollte man davon aber auch absehen und selbst ein Schiff wie den „König Wilhelm" nur den früheren Schraubenlinienschiffen ersten Ranges gleichstellen, so würden sich zwar die Anschaffungskosten wie 1½ : 3½ Millionen verhalten, die Unterhaltung der Fahrzeuge diese Differenz auf die Dauer jedoch wieder ausgleichen.

Ein Dreidecker bedurfte 1200, ein Panzerschiff wie der „König Wilhelm" hat nur 700 Mann Besatzung. Abgesehen von dem höchst wichtigen volkswirthschaftlichen Gewinne, daß dadurch 40 Procent der Besatzung weniger der Arbeitskraft des Landes entzogen werden, spart die Marine 500 Mann, und — in Geld ausgedrückt — jährlich 120,000 Thlr., die Unterhaltung des Mannes zu 240 Thlr. per Jahr gerechnet.

Veranschlagt man die active Lebensdauer eines solchen Schiffes auf 25 Jahre und seine Indienststellungen auf ein Dritttheil dieser Zeit, so gibt dies für das Panzerschiff unter solchen Verhältnissen eine directe Ersparniß von 1 Million Thalern, die den schließlichen Kostenpunkt für beide Arten Schiffe einander schon näher bringt.

Dazu tritt nun noch der Umstand, daß wohl ein eisernes, aber kein hölzernes Schiff ohne große Reparatur im Betrage von $^1/_3$ der ursprünglichen Baukosten 25 Jahre dauern kann, und während deshalb die größere Billigkeit eher auf jener als auf dieser Seite liegt, gewinnt jedenfalls das Land bei Panzerschiffen an ersparter Arbeitskraft.

Daß der „König Wilhelm" in wenigen Jahren möglicher Weise durch neue Erfindungen überholt und einen großen Theil seiner gegenwärtigen militärischen Bedeutung eingebüßt haben kann, kommt hier nicht in Betracht. Auf zukünftige unbekannte Dinge darf man keine Rücksicht nehmen, wenn es sich um baldige Wehrhaftmachung des Vaterlandes handelt.

Unsere beiden andern Panzerfregatten „Kronprinz" und „Friedrich Carl" sind ähnlich gebaut wie der „König Wilhelm", nur kleiner von Dimensionen und schwächer gepanzert. Wie dieser haben sie den Gürtelpanzer in der Wasserlinie und die bis zum Oberdeck gepanzerte Mittschiffsbatterie mit vorderer und hinterer Querwand. Die gepanzerten Halbthürme auf dem Oberdeck fehlen dagegen. Die hinteren Deckgeschütze schießen durch gewöhnliche Holzpforten, die vorderen, wie auf dem „König Wilhelm", durch Pforten des bis 6 Fuß über dem Oberdeck gepanzerten halbrunden Bugs.

Der „Kronprinz" ist auf den Werften der im Eisenschiffbau renommirten Gebrüder Samuda in Poplar bei London, der „Friedrich Carl" von der Société des forges et chantiers in La Seyne bei Toulon gebaut. Beide sind ungefähr nach demselben Plan construirt; sie haben gleiche Dimensionen, Maschinenkraft, Panzerung, Bemastung und Armatur; jedoch ist der „Friedrich Carl" an Tonnengehalt etwas größer und das Unterschiff hat andere Linien. Sie wurden Ende 1865 gleichzeitig in Bestellung gegeben und im August resp. September 1867, also nach Verlauf von 2 Jahren bis auf die Armirung vollendet, deren Aufstellung jedoch ebenfalls fast noch ein Jahr beanspruchte.

Die Länge über Deck beträgt 300 Fuß, größte Breite 53, mittlerer Tiefgang $22^1/_4$, Höhe der Pforten über Wasser 7 Fuß 2 Zoll. Die Maschinenkraft ist 950 Pferde nominell (circa 5000 indicirte), jedoch ist die Maschine des „Kronprinz" die bessere, denn während letzteres Schiff bei der Probefahrt $14^1/_4$ Knoten erreichte, machte der „Friedrich Carl" nur $13^1/_2$.

Die Tragfähigkeit der Fregatten ist 3400 resp. 3600 Tonnen. Feuerung können sie für dieselbe Zeitdauer wie der „König Wilhelm" an Bord nehmen, d. h. für 8 Tage mit vollem Dampf und für 12—16 Tage mit reducirter Geschwindigkeit.

Die Panzerung reicht bis 6 Fuß unter die Wasserlinie und ist in ihrer untersten 3 Fuß breiten Plattenreihe $4^1/_2$ Zoll stark. Daran schließt sich der um das ganze Schiff laufende Gürtel von 9 Fuß Höhe und 5 Zoll Eisenstärke, der, soweit die Geschütze in der Batterie stehen, bis zum Oberdeck hinaufreicht und sich nach den Extremitäten des Schiffes zu bis auf $4^1/_2$ Zoll verjüngt.

Die die Batterie vorn und hinten abschließenden Querwände bestehen aus 15 Zoll Holz mit $4\frac{1}{2}$ Zoll Panzer.

Hinter dem Großmast befindet sich auf dem Oberdeck des „Friedrich Carl" noch ein gepanzerter Thurm von ovaler Form, 13 Fuß Höhe, 8 Fuß Durchmesser und zwei Etagen. Die obere ist zum Schutze des Commandanten, die untere für die Leute am Steuerruder bestimmt. In der Abtheilung für den Commandanten münden alle Sprachröhre und Telegraphen, durch welche er seine Befehle nach der Maschine, der Batterie und an die Leute am Ruder ertheilt. Enge Visire gestatten ihm, den Horizont zu übersehen.

In den neueren Panzerschiffen werden diese Schutzthürme jedoch schon wieder fortgelassen, wie z. B. auf dem „König Wilhelm", und auch vom „Kronprinz" ist derselbe nachträglich wieder abgenommen. Das Steuerrad wird unten im Schiff hinter Panzer placirt, aber der Commandant steht frei auf der Commandobrücke auf dem Oberdeck und nimmt seine Chance. Den Seeofficieren geschieht mit dieser Aenderung ein großer Gefalle. Es ist ein unheimliches Gefühl, als Führer im Gefecht in einen so engen Eisenkäfig gesperrt zu sein, aus dem man keine freie Aussicht auf das Schlachtfeld hat. Gegen Sprengstücke von Granaten gewährt ein solcher Thurm allerdings Sicherheit, wird er aber von einem schweren Geschosse getroffen, mag dies durchschlagen oder nicht, so muß die Erschütterung immer so heftig sein, daß die darin Stehenden mindestens die Besinnung verlieren.

Der „Friedrich Carl" hat einen Sporn wie der „König Wilhelm", der des „Kronprinz" jedoch die Form einer gerundeten Beilschneide und ihre am weitesten vorstreckenden Spitzen reichen bis 7 Fuß unter die Wasserlinie. Beide Schiffe haben ebenfalls einen doppelten Boden wie der „König Wilhelm", fünf wasserdichte Abtheilungen im Raum, von denen zwei bis an das Batteriedeck reichen, und beide sind unter Aufsicht von preußischen Schiffsbauingenieuren mit größter Sorgfalt und sehr stark gebaut. Sie haben eine Barktakelung, d. h. drei Masten, von denen Fock- und Großmast mit Raaen versehen sind, während der Besanmast nur Gaffelsegel führt. Ihre Armatur besteht aus 16 gezogenen 21 Centim. Geschützen (8 zöllig, mit einem Geschoßgewicht von 200 Pfd.), 14 in der Batterie und 2 auf dem Oberdeck. Die Besatzung zählt 500 Köpfe, davon 72 Mann Maschinenpersonal.

Die drei großen Panzerschiffe wurden im Sommer 1869 zum ersten Male in Dienst gestellt und unter Vice-Admiral Jachmann zu einem Uebungsgeschwader vereinigt, um auf Kreuztouren in Ost- und Nordsee ihre besonderen Eigenschaften zu erproben und etwaigen Uebelständen abzuhelfen. Im Winter 1869/70 lagen sie außer Dienst in Kiel, wurden aber im Frühjahr 1870 wiederum in Dienst gestellt, um unter Führung des Prinz Admiral Adalbert eine Fahrt nach den Azoren zu unternehmen und ihre nautischen Eigenschaften in der großen See des atlantischen Oceans zu versuchen, wofür sich in unsern

deutschen Meeren mit ihrem verhältnißmäßig geringen Seegange keine Gelegenheit bot.

Der „Friedrich Carl" sollte Ende Mai nach England vorausgeschickt werden, um dort vorher zu docken, da er ziemlich stark bewachsen und unsere eigenen Docks in Wilhelmshafen noch nicht betriebsfähig waren.

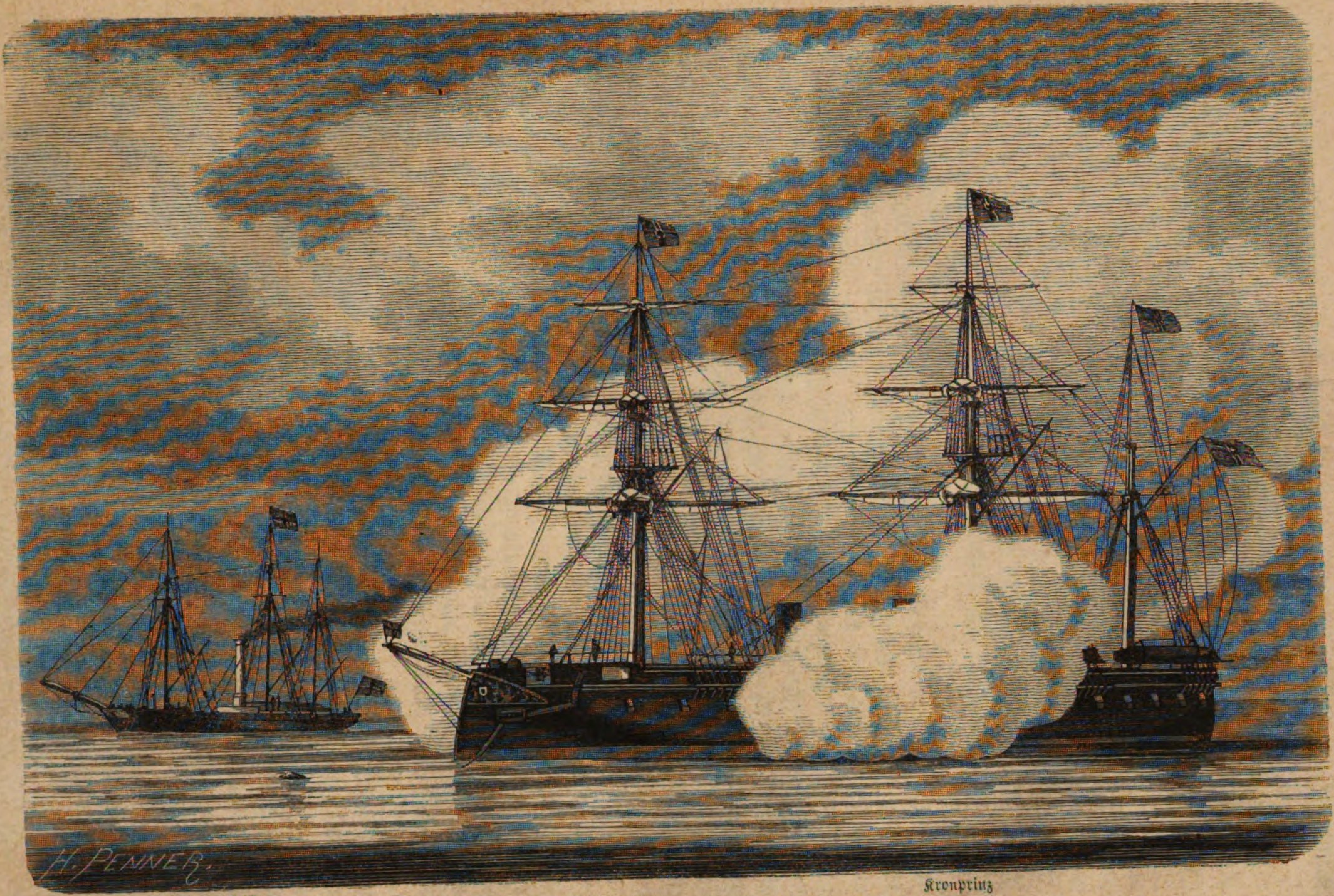
Bei der Fahrt durch den Belt hatte er jedoch das Unglück durch Schuld des Lootsen auf eine der vielen dort liegenden Untiefen zu gerathen und dabei sich sämmtliche Flügel der Schraube zu brechen. Um die beabsichtigte Uebungsfahrt nicht unmöglich zu machen, wurde das Schiff deshalb vom „Kronprinz" nach Portsmouth geschleppt, dort gedockt und gleichzeitig erhielt es statt der vier gebrochenen die beiden noch vorhandenen Reserveflügel eingesetzt.

Zwar büßte das Schiff dadurch mehrere Knoten von seiner Geschwindigkeit ein die von 13 auf 10 vermindert wurde, allein für eine friedliche Uebungsfahrt konnte dies gleich sein und eine Neufertigung der 4 Flügel beanspruchte 2—3 Monate, wodurch die ganze Fahrt in Frage gestellt wurde.

So dagegen war das Schiff Ende Juni wieder seefertig und konnte sich in Plymouth mit den übrigen Schiffen vereinigen. Es schien jedoch, als ob ein böser Unstern über dem Geschwader waltete. Gegen Mitte Juni war der „König Wilhelm" in Plymouth eingetroffen, aber eine Untersuchung seiner Maschine hatte ergeben, daß einer seiner Cylinder Risse im Inneren zeigte. Diese Cylinder sind Gußstücke von nahe 1000 Centner Gewicht, bei deren Guß leicht eine ungleiche Abkühlung und infolge dessen auch eine verschiedene Spannung der Metallschichten eintreten konnte, ohne daß dies irgendwie sich bei der Bearbeitung bemerklich machte, und ein solcher Mangel war die Ursache der Risse. Der in die kalten Cylinder beim Angehen der Maschine einströmende Dampf erhitzt die Wände der ersteren ungleich und dadurch war der Schaden entstanden. Es ist möglich, ja sogar wahrscheinlich, daß diese Risse von dem ersten Gebrauch der Maschine herstammten und bisher nur nicht bemerkt waren, indessen nachdem man einmal von ihrer Existenz wußte durfte man sie nicht ignoriren.

Nach dem Gutachten berühmter englischer Marine-Techniker, die ganz gleiche Unfälle schon an ihren eigenen großen Panzerschiffen erfahren hatten, war eine Reparatur zulässig, wenn die Maschine nicht zu sehr angestrengt wurde und zwar ließ sie sich innerhalb 4 Wochen in der Weise ausführen, daß durch die Seitenwände der Cylinder (auch bei dem zweiten hatten sich bei genauerer Untersuchung noch Risse gezeigt) Bolzen gezogen und damit die Wand zusammengeschroben wurde.

Da eine Neufertigung und das Einsetzen der Cylinder ein Jahr beanspruchte, die Uebungsfahrt aber wünschenswerth war und sie voraussichtlich



Grille. Kronprinz

Panzerfregatte „Kronprinz“ die königliche Yacht „Grille“ salutirend.

keine Veranlassung bot, die Maschine über die Gebühr anzustrengen, so wurde die Reparatur gewählt.

Am 10. Juli 1870 war dieselbe beendet und am folgenden Tage sollte das Geschwader seine Tour nach den Azoren antreten, als plötzlich und wie ein Blitz aus heiterem Himmel die Nachricht von dem möglichen Ausbruche des Krieges eintraf und unsere Schiffe in eine pekäre Lage versetzte.

Es lag auf der Hand, daß ein so gewaltsam herbeigeführter Conflict lange vorher geplant sein mußte und ebenso wie man in Deutschland und England glaubte, das französische Heer werde zugleich mit der Kriegserklärung über die Grenze brechen, mußte dies auch von der feindlichen Marine vorausgesetzt werden. Diese Annahme gewann durch das in Plymouth umlaufende Gerücht an Wahrscheinlichkeit, in Brest liege eine Panzerflotte fertig ausgerüstet, um das deutsche Geschwader anzugreifen.

Die Kriegserklärung konnte jeden Augenblick kommen und es mußte deshalb rasch gehandelt werden. Infolge dessen lief Prinz Adalbert am 12ten Juli von Plymouth aus und schlug den Weg nach dem atlantischen Ocean ein. Mit einbrechender Dunkelheit wurde jedoch umgekehrt und ziemlich in der Mitte des Kanals ostwärts gesteuert. Ohne feindliche Kriegsschiffe zu bemerken, gelangte das Geschwader am 13ten Juli Abends in die Downs und ankerte dort für einige Stunden, um von der Gesandtschaft in London sichere Nachrichten einzuholen.

Dieselben bestätigten den bevorstehenden unvermeidlichen Ausbruch des Krieges und danach konnte nur noch die Rückkehr unserer Schiffe nach Deutschland und zwar nach der Jade die einzige Wahl sein.

Am 15. Juli trafen sie dort wohlbehalten ein, nachdem der Krieg bereits erklärt war. Es war dem Prinz Admiral gelungen, den Feind vollständig über unsere Absichten und Bewegungen zu täuschen, wie aus den später aufgefundenen Depeschen Napoleons hervorging. Die Franzosen hatten gänzlich die Spur unserer Schiffe verloren und somit war einem Zusammentreffen vorgebeugt, das leicht die schlimmsten Folgen für uns hätte nach sich ziehen können.

Unser Geschwader hatte Deutschland im tiefsten Frieden verlassen; am politischen Horizont schwebte nicht das kleinste dunkle Wölkchen. Es sollte eine Uebungsfahrt von wenig Monaten unternehmen und am 1. September wieder zurück sein. Es war also erklärlich, daß dasselbe vorher nicht kriegsmäßig ausgerüstet und auch der „König Wilhelm" vorher nicht gedockt war. Man hoffte bei der Rückkehr die Docks in Wilhelmshafen fertig zu finden und wollte erklärlicher Weise nicht mehr als durchaus erforderlich das Ausland für Reparatur oder Bodenreinigung aufsuchen. Für die bevorstehende Fahrt war es ja auch noch gleichgültig, ob die Schiffe 10 oder 13 Knoten machten; indessen wie sich jetzt die Verhältnisse so ganz unerwartet geändert hatten, fielen sowohl diese geringere Geschwindigkeit als auch die erwähnten

Mängel der Cylinder und Schraube vom „König Wilhelm" und „Friedrich Carl" ganz bedeutend in das Gewicht.

Namentlich die Wirksamkeit des ersteren wurde den gleich starken französischen Panzern gegenüber, von denen der Feind uns vier ganz neue entgegen stellen konnte beeinträchtigt. Da aber vorausgesetzt werden mußte, daß die Franzosen unser Geschwader in doppelt und dreifach überlegener Zahl angreifen würden, weil ihnen ja Schiffe genug zu Gebote standen und ihnen alles an unserer Vernichtung gelegen sein mußte, so wäre letztere bei einem Rencontre auf offenem Meere auch wohl ziemlich zweifellos gewesen.

Damit wäre dann aber nicht nur unserer Marine ein Schlag versetzt worden, von dem sie sich erst in langen Jahren hätte wieder erholen können, sondern es drohte auch dem Lande Unheil, das für die ganze Kriegsführung verhängnißvoll werden konnte und mußte.

Man hat vielfach unserer Marine den Vorwurf gemacht, daß sie sowohl beim Ausbruch des Krieges nicht gleich von Plymouth aus Cherbourg oder Havre angriff und bombardirte als auch während der ganzen Blockade nicht activ gegen den Feind vorging.

Abgesehen davon, daß das Geschwader am Tage der wirklichen Kriegserklärung bereits wieder in die Jade eingelaufen war und folglich vorher kein Angriff auf feindliche Festungen stattfinden durfte, mußte ein solches waghalsiges Unternehmen bei so geringen Kräften unbedingt mit einer Niederlage enden, auch wenn zwei von den vier Schiffen (das Panzerfahrzeug „Prinz Adalbert" befand sich ebenfalls beim Geschwader) nicht in dem beschriebenen mangelhaften Zustande sondern ganz intact gewesen wären.

Was war aber die nothwendige Folge, wenn unsere Schiffe vernichtet wurden?

Der Feind konnte dann durch nichts gehindert werden mit seiner Flotte in unsere Nordseeströme einzudringen und nach menschlicher Berechnung mußte dies dem ganzen Feldzuge eine andere Wendung geben.

Nicht allein, daß dann die reichen Handelsmetropolen Hamburg und Bremen bedroht waren, daß das damals noch ganz unvertheidigte Wilhelmshafen leicht von ihm zerstört, und abgesehen von dem materiellen Verluste, der Marine wieder auf lange Jahre hinaus ihre ganze Entwickelungsbasis geraubt werden konnte — nein, viel schlimmer war es, daß dann der Feind eine feste und furchtbare Position in unserer Flanke faßte, von der ihn Niemand zu vertreiben vermochte.

Er konnte ungefährdet seine ganze Flotte vor Wilhelmshafen concentriren, Transportschiffe heranziehen, auf eine bequeme fast kostenlose Weise Elbe und Weser mit ein Paar Monitors beständig bedrohen, und ohne daß er selbst etwas unternahm, hätte er durch die bloße Anwesenheit seiner Flotte in der Jade uns gezwungen, ein Paar Armeecorps der in Frankreich operirenden Armee zu entziehen und zu seiner Beobachtung aufzustellen.

Das wären die handgreiflichen Folgen gewesen, wenn die Marine in blindem Ehrgeiz und nur um sich zu schlagen activ gegen eine drei- bis vierfache Uebermacht vorgegangen wäre; denn unter den obwaltenden Verhältnissen konnte es keinem Zweifel unterliegen, daß unsre Panzer auch bei der kühnsten Tapferkeit jedes Einzelnen ihrer Besatzungen nothwendig den Kürzeren ziehen und vernichtet werden mußten, da sie dem Feinde gegenüber nicht einmal die nothwendige Geschwindigkeit besaßen, um sich einem unglücklichen Ausgange des Kampfes durch die Flucht zu entziehen. So schwer deshalb auch das passive Verhalten der Marine selbst fiel, namentlich da fast jeder Tag Berichte von neuen Heldenthaten der Armee brachte, so niederdrückend für sie die offenen und versteckten Anfeindungen über ihr unthätiges Verhalten sein mußten, sie war sich bewußt, ihre Schuldigkeit gegen König und Vaterland zu thun und dem letzteren durch Unterordnung persönlichen Ehrgeizes unter stummes Gehorchen und Ausharren auf einem undankbaren Posten bei weitem größere Dienste zu leisten, als durch einen tollkühnen Kampf nur um des Kampfes willen und ohne höhere Zwecke.

Ihre Aufgabe war nicht die Offensive, sondern die Vertheidigung und diese hat sie redlich erfüllt. Daß die Panzerschiffe fünf lange Monate in der Außenjade Wache hielten, Tag und Nacht auf dem qui vive und bereit waren dem Eindringen der feindlichen Flotte bis auf den letzten Mann Widerstand zu leisten — dem allein hat Deutschland es zu danken, daß die französische Flotte in der Nordsee sich auf die Blockade und Wegnahme einiger wehrloser Handelsschiffe beschränken mußte, aber auf den eigentlichen Gang des Krieges keinen Einfluß haben konnte; daß Wilhelmshafen nicht zerstört, Hamburg und Bremen nicht gebrandschatzt und nicht 60—80000 Mann Truppen der activen Kriegführung im Frankreich entzogen wurden, wo sie, wie Jedermann bekannt ist, nicht entbehrt werden konnten.

Diese Thatsachen beweisen einerseits, daß die Marine ihre Pflicht erfüllt und sich in vollem Maße als die Schutzwehr unserer Küsten bewährt hat, aber sie zeigen andrerseits auf die Nothwendigkeit einer möglichst baldigen Vergrößerung unserer Seestreitkräfte.

Waren diese auch im Stande unsere Nordseeküste wirksam zu schützen, so hätte die Ostsee mit ihren vielen bequemen Buchten und Landungsplätzen von Rügen westwärts bis Apenrade einer feindlichen Invasion offengelegen, wenn die Franzosen über die dazu erforderlichen Truppen hätte gebieten können. Wir konnten ihnen dort nichts entgegenstellen, denn die zwei bis drei Holzschiffe in Kiel und Danzig bedeuteten Panzerflotten gegenüber nichts.

Man hat hier und dort aus dem Umstande, daß die französische Flotte weder in der Nord- noch in der Ostsee etwas gegen unsere Küsten unternahm, den irrigen Schluß gezogen, letztere würden überhaupt nicht durch Flotten gefährdet und wir selbst bedürften deshalb auch keiner, sondern nur einer guten militärischen Küstenvertheidigung.

Ich habe bereits erwähnt, daß der Feind vom Eindringen in unsere Nordseeströme nur durch die Bewachung derselben seitens unserer Marine abgehalten ist. Daß er in der Ostsee keine Landung unternahm, war einfach die Folge von der gleich anfänglich für ihn unglücklichen Wendung des Feldzuges. Das mit Dänemark und Schweden geplante Bündniß zerfiel dadurch und es fehlten ihm die Truppen, um eine Landung irgendwie militärisch wirksam zu machen. Ein Angriff auf Kiel war ihm durch eine mächtige Torpedosperre und die schweren Befestigungen wenn nicht ganz unmöglich, so doch so schwierig gemacht, daß er aller Wahrscheinlichkeit nach sich ohne etwas zu erreichen nur einer Niederlage ausgesetzt hätte. Dasselbe hätte er in höherem oder geringerem Grade bei einer Beschießung der Küstenforts bei Memel, Danzig, Kolberg und Swinemünde gewärtigen müssen, und so blieb ihm nichts anderes als die Blockade übrig, wenn er nicht wehrlose Küstenstädte bombardiren wollte. Zu dem Letzteren hat jedoch Admiral Bouet Willaumez wahrscheinlich nicht schreiten wollen, da er die unritterliche Kriegführung Gambetta's nicht billigte.

Wie auf diese Weise die Unthätigkeit der französischen Flotte erklärlich, so ist es deshalb nicht minder irrig, daraus Schlüsse auf die Nutzlosigkeit einer Flotte überhaupt ziehen und sich gegen eine Invasion lediglich durch Küstenvertheidigung schützen zu wollen.

Für die deutsche Küste wenigstens, die eine Länge von 180 Meilen hat und in der Ostsee so langgestreckte und gefährliche Landungsplätze besitzt, ist letztere eine baare Unmöglichkeit. Einmal schon würde die Sache an der Geldfrage scheitern müssen, da ein wirksamer Landschutz aller gefährdeten Punkte sich unter 100—150 Millionen nicht herstellen läßt. Ein zweiter Punkt, der sehr in das Gewicht fällt, ist, daß alle jene Küstenbefestigungen, wenn sie trotzdem hergestellt werden sollten, doch auch Besatzungen haben müßten und dadurch der activen Heerführung mindestens 100,000 Mann entzogen würden. Nun setze man aber einmal den Fall, die deutsche Armee habe einen Krieg gegen eine Coalition zu führen, was doch keineswegs zu den Unmöglichkeiten oder Unwahrscheinlichkeiten gehört — werden wir dann im Stande sein, nach zwei Seiten Front zu machen und außerdem noch 100,000 Mann an unsern Küsten aufzustellen? Der letzte Krieg gegen Frankreich gibt wohl die Antwort darauf und zwar eine verneinende.

Wenn wir aber auch 150 Millionen für Küstenbefestigungen verausgaben und 100,000 Mann zu ihrer Besatzung entbehren könnten, würde immer noch die feindliche Blockade und die Störung unseres Handels übrig bleiben, dessen directe und indirecte Verluste sich auch nach Hunderten von Millionen berechnen.

Es ist deshalb ebensowohl eine strategische als oconomische Nothwendigkeit eine Flotte zu besitzen und zwar von solcher Stärke, daß sie im Stande ist, unsere deutschen Küsten frei von Invasion, und unsere Häfen frei von

Blockade zu halten, so wie unsrer Schifffahrt auf offenem Meere Schutz zu gewähren.

Nach Ausführung des Flottengründungsplanes wird dies der Fall sein können, wenn der Nord-Ostsee-Kanal gebaut wird, vermöge dessen wir unsere Seestreitkräfte ungehindert in einem unserer beiden Meere vereinigen können. Wird der Kanal nicht gebaut, so müssen wir auch eine größere Flotte haben, wenn sie ihre Aufgabe erfüllen und wir nicht das Versäumniß bitter bereuen sollen.

Im December 1870 war Wilhelmshafen endlich so weit fertig geworden, daß die Panzerschiffe während des Eisganges in den Hafen gehen und dort docken und solche Reparaturen vornehmen konnten, um im Stande zu sein, mit dem kommenden Frühjahr auf ihren Posten als Hüter unserer Nordseeströme zurückzukehren, falls der Krieg sich in die Länge ziehen und Admiral Fourichon seine ausgesprochene Drohung einer Forcirung der Jade à tout prix bewahrheiten sollte.

Der Friede trat jedoch dazwischen und kurze Zeit darauf wurde der „König Wilhelm" in Wilhelmshafen, der „Friedrich Carl" in Kiel außer Dienst gestellt, nachdem letzterer bereits im Januar 1871 neue Schraubenflügel erhalten und jetzt wieder vollständig gefechtbereit war.

Der „Kronprinz" blieb noch bis September in Dienst. Im April wurde er nach der Elbe geschickt, um dort die Einschiffung von 20,000 französischen Kriegsgefangenen zu überwachen. Im Mai bugsirte er die zum Munitionsschiff bestimmte Fregatte „Thetis" von Danzig nach Kiel, und Anfang Juli das eiserne schwimmende Dock der Marine von Swinemünde ebenfalls nach Kiel.

Seit seiner Außerdienststellung liegt er in Wilhelmshafen in der ersten Schiffsreserve, d. h. in einem solchen Zustande, daß er am 6ten Tage seiner Indienststellungsordre schlagfertig in See gehen kann.

Außer ihm befinden sich noch der „Friedrich Carl", die gedeckte Corvette „Elisabeth" die Glattdeckscorvette „Augusta" und der Aviso „Albatroß" in erster Reserve, in welche allmälig alle unsere kampffähigen Schiffe übergehen sollen, sobald sie von den Werften in den erforderlichen Zustand versetzt sein werden, wohin mit aller Energie gestrebt wird. Die neuen Cylinder des „König Wilhelm" sind bereits in Wilhelmshafen eingetroffen und ihr Einsetzen wird die erste große Arbeit sein, welche unsere neuen Etablissements nach ihrer Fertigstellung leisten werden.

Unsere beiden andern gepanzerten Fahrzeuge, der „Arminius" und „Prinz Adalbert" sind Thurmschiffe, der erstere in England in den Jahren 1863 bis 1865 auf den Werften der Gebrüder Samuda aus den vom deutschen Volke gesammelten Flottengeldern (700,000 Thlr.) gebaut, letzterer von Armand in Bordeaux ursprünglich für die Conföderirten construirt und 1864 von der preußischen Marine angekauft.

Der „Arminius" ist 200 Fuß lang, hat eine größte Breite von 36 und einen Tiefgang von 14 Fuß. Das Schiff ist vorn und hinten spitz und seine Seitenwände laufen auf $^3/_4$ ihrer Länge fast parallel. Es ist aus Eisen gebaut mit einfachem Boden, von $^3/_4$ zölligen Platten und mit fünf wasserdichten Querwänden versehen, von denen drei bis zum Zwischendeck und zwei bis zum Oberdeck hinaufgeführt sind. Der Panzer, welcher von 3 Fuß unter der Wasserlinie bis zu dem nur 4 Fuß über Wasser liegenden Deck reicht und um das ganze Schiff geht, hat eine Stärke von $4^1/_2$ Zoll und liegt auf einer Teakholzfutterung von 9 Zoll. Ein abgerundeter Sporn streckt drei Fuß unter der Wasserlinie etwa 6 Fuß vor. Die Maschine hat 300 Pferdekraft und gibt dem Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von $10^1/_2$ Knoten in ruhigem Wasser. Der Kohlenvorrath reicht auf 4 resp. 7 Tage. Früher war der „Arminius" wie ein Schuner getakelt, wie die Zeichnung angibt. Da sich diese Betakelung als gänzlich unzureichend zeigte, wurde sie herausgenommen und das Fahrzeug hat jetzt gar keine Segel, sondern ist lediglich auf seine Maschine angewiesen. Er führt nur einen eisernen hohlen Mast, der als Ventilator und gleichzeitig als Signalstange dient.

Die besondere Eigenthümlichkeit des Schiffes sind seine beiden Geschützthürme. Sie liegen in der Mittellinie des Fahrzeugs, auf ein Drittheil von dessen Länge von dem hintern resp. vorderen Ende entfernt. Sie haben einen Durchmesser von 16 Fuß im Lichten und eine Höhe von 7 Fuß, ragen jedoch nur 3 Fuß über das Deck hinaus, während sie 4 Fuß unter demselben versenkt sind. Sie sind drehbar, ruhen auf einer Plattform, deren Peripherie auf kleinen Walzrädern läuft, und drehen sich in der Mitte um einen Zapfen. Concentrisch mit der Plattform ist auf dem Zwischendeck ein Zahnrad verbolzt. Zwei im Innern des Thurmes befindliche Triebwerke, durch Kurbeln in Bewegung gesetzt, greifen in das Zahnrad und vermitteln die Bewegung, die trotz des 600 Centner betragenden Thurmgewichtes so leicht von Statten geht, daß vier Menschen in $2^1/_2$ Minuten ohne zu große Anstrengung eine vollständige Umdrehung beschreiben. Ueber Deck sind die Thürme von 9zölligem Teakholz mit $4^1/_2$ zölligem Panzer construirt, der in der Nähe der Pforten bis zu $7^1/_2$ Zoll wächst. Eine halbzöllige innere Eisenhaut ist bestimmt, die von durchschlagenden Geschossen abgerissenen Splitter aufzufangen. Unter Deck sind die Thurmwände aus durchbrochenem Eisenwerk hergestellt, weil sie schon durch den Schiffspanzer geschützt werden.

Gedeckt sind die Thürme mit Eisenbahnschienen, über denen halbzöllige Platten liegen, jedoch sind vier runde Oeffnungen in die Decke geschnitten, um dem Inneren Luft und Licht zu geben.

Die Geschütze, von denen jeder Thurm zwei trägt, haben ein Kaliber von 21 Centimeter. Sie stehen mit ihren Laffeten auf eisernen parallellaufenden und auf der Plattform des Thurmes stark verbolzten Schlittenrahmen. Die

Pforten sind sehr eng und gestatten nur eine Höhenrichtung der Kanonen, die Seitenrichtung wird durch Drehung des Thurmes gegeben.

Die einzige schwierige Bewegung, welche im Gefecht mit den Geschützen selbst vorgenommen zu werden braucht, ist das Zubordholen, wenn sie geladen werden sollen, weil sie durch das Abfeuern zurücklaufen. Die Rahmen sind jedoch hinten etwas erhöht, und mit Hilfe des unter „Ausrüstung" erwähnten Triebwerkes vermögen drei Mann diese Bewegung ziemlich schnell auszuführen. Das Laden selbst macht nur geringe Schwierigkeiten. Obwohl der doppelte Keil, welcher hinten das Geschütz verschließt, sieben Centner wiegt, ist er so genau gearbeitet, daß er sich durch einen Mann bequem handhaben läßt. Das von den Geschoßträgern durch die Thurmwandöffnung auf die Plattform gelegte Geschoß, wird mit einer Talje vor die Ladeöffnung geheißt, und da diese Geschütze nur mit einem ganz kurzen, in Seifwasser getauchten Wischer im Laderaum ausgewischt werden, so erwächst bei dieser Einrichtung der Thurmgeschütze der außerordenliche Vortheil, daß zwei gezogene 21 Centimeter Kanonen, welche als Batteriekanonen eine Besatzung von zusammen 28 Mann beanspruchen, hier durch 9 Mann bedient werden.

Der Geschützcommandeur d. h. derjenige Unterofficier oder Matrose, welcher richtet und abfeuert, steht auf einer kleinen an der Thurmwand angebrachten Plattform hinter und zwischen beiden Kanonen. Korn und Visir sitzen an der innern Seite der letzteren, und da beide Geschütze $2\frac{1}{2}$ Fuß von einander entfernt stehen, so kann der Geschützcommandeur von seiner Plattform aus bei beiden die Höhenrichtung nehmen lassen. Mit einem oben auf dem Thurm befindlichen zweiten Visir gibt er die Seitenrichtung, indem er den Kopf durch eine der erwähnten und über seinem Standpunkte ausgeschnittenen Oeffnungen des Thurmdeckels steckt und dadurch einen freien Ueberblick über den ganzen Horizont erhält. Vermittelst eines kleinen Hebelarmes, über den die Schloßleinen gehakt werden, feuert er im Augenblicke, wo er Ziel hat, ein oder beide Geschütze, je nach Umständen, ab.

Die Frictionsschlagröhren der Landarmee sind erst seit einigen Jahren mit Einführung der Ringgeschütze in der Marine in Gebrauch gekommen.

Auf See, wo sowohl das Ziel sich sehr schnell bewegt, als auch der Boden schwankt, auf dem das Geschütz steht, ist das Richten äußerst schwierig und letzteres muß in demselben Augenblicke abgefeuert werden, wo es Ziel hat. Deshalb muß der Richtende d. h. der Geschützcommandeur auch gleichzeitig abfeuern und zu diesem Zwecke hinter dem Geschütze stehen. Da früher aber die Zündlöcher aus artilleristischen Gründen schräg von hinten nach vorn gebohrt waren, so würde in dieser Stellung die Schlagröhre der Landarmee heraus gerissen statt abgefeuert zu sein und man adoptirte deshalb die Hammerschlösser mit Percussionsschlagröhren.

Die Frictionsschlagröhren sind jedoch besser, weil sie augenblicklich wirken. Durch das Herumschlagen des Hammers geht immer etwas Zeit verloren, welche

die Treffsicherheit des Schusses beeinträchtigt. Um die Verbrennung der großen Pulverladung der Ringgeschütze mit dem langsamer brennenden prismatischen Pulver gleichmäßiger vor sich gehen und die Kraft der Pulvergase möglichst vortheilhaft auf das Geschoß wirken zu lassen, mußte man die früher übliche Entzündung von oben fallen lassen und die Keilzündung einführen. Man durchbohrte den Keil in der Mittellinie der Seele, so daß der Feuerstrahl der Schlagröhre jetzt die Pulverladung hinten und in der Mitte traf und konnte nun auch die Frictionsschlagröhren anwenden. Um sie nicht heraus zu reißen, wurde an der hintern Mündung des Zündloches ein kleiner Ueberfall angebracht, mit dem man vor dem Abfeuern den Kopf der Schlagröhre am Rohre festklemmt, so daß nur der Ruber herausgerissen werden kann wodurch die Entzündung stattfindet.

Hinter dem vorderen Gefechtsthurm steht der 6 Fuß hohe ovale und mit $4\frac{1}{2}$ Zoll Eisen gepanzerte Schutzthurm für den Commandanten. Das Gefechtssteuerrad befindet sich unmittelbar darunter im Zwischendeck und ist durch den Schiffspanzer gedeckt. Im Frieden wird das Schiff durch ein anderes Rad hinten auf der Commandobrücke gesteuert, die in der Längenachse des Schiffes 6 Fuß über dem Oberdeck hinläuft und in See bei schlechtem Wetter, wenn der Oberdeck von den Wellen überspült wird, als Aufenthaltsort und Communication der Besatzung vom Vorder- zum Hinterschiff dient.

Die aus dünnen Stahlplatten bestehende Verschanzung läßt sich überall herunterklappen.

Mit niedergelassener Verschanzung bietet dann der „Arminius“ dem Feinde nur eine sehr geringe Zielfläche, besonders aber, da die Drehung der Thürme dem Fahrzeuge gestattet, sich fast spitz zu zeigen und dabei doch seine vier Geschütze zu gebrauchen. Auf nicht zu geringe Entfernung ist er deshalb schwer zu treffen.

In offener See ist der Werth des „Arminius“ als Kriegsschiff ein sehr geringer. Da er so sehr niedrig über Wasser ist und sich alle Theile der schweren Maschine unter Wasser befinden, liegt auch sein Schwerpunkt sehr tief und er macht deshalb bei etwas Seegang heftige und schnelle seitliche Bewegungen. Dieselben verhindern nicht nur das Zielen, sondern verbieten auch das Losmachen der Geschütze, weil die schweren Massen dann gar nicht zu halten wären und alles zerschmettern würden. Außerdem bricht bei Seegang das Wasser über den niedrigen Schiffskörper wie über eine Klippe, und deshalb eignet sich das Fahrzeug nicht für Seereisen.

Dagegen hat es einen großen Werth für die Vertheidigung von Häfen und Rheden, wo es in ruhigem Wasser kämpfen kann, und für diese Zwecke ist es von vornherein auch nur gebaut. Sein geringer Tiefgang erlaubt ihm, sich auf flacheres Wasser zu begeben, als wohin ihm feindliche größere Panzerfahrzeuge zu folgen vermögen, und dadurch wird seine geringere Geschwindigkeit weniger nachtheilig.

Zu Zeiten seiner Erbauung war die Panzerung von $4\frac{1}{2}$ Zoll gegen die dama-

ligen Geschütze ausreichend. Sie ist es zwar jetzt nicht mehr, wenn es sich um einen Breitseitkampf auf geringe Entfernungen handeln würde, aber wie schon bemerkt, erlaubt dem Fahrzeuge die Drehung der Thürme sich dem Feinde fast spitz gegenüberzustellen. Selbst die treffenden Geschosse werden alsdann nur unter einem spitzen Winkel auf den Panzer schlagen, dadurch den größten Theil ihrer Kraft brechen und nicht durchgehen. Treffen sie aber die Gefechtsthürme, so finden sie an deren Vorderfronte 7 ½ Zoll Panzer, der noch hinreichenden Widerstand leistet.

Der „Arminius" hat an dem Kriege von 1866 Theil genommen. Wenngleich er selbst keinen Schuß gefeuert, hat er durch die bloße moralische Wirkung seines Erscheinens auf Elbe und Weser die Operationen der Landarmee im Norden Hannovers wesentlich unterstützt und erleichtert.

Als Anfang Juni die preußischen Truppen in Holstein einrückten und die Oesterreicher sich auf Altona und Umgegend zurückzogen, erhielt der Commandant des damals in Kiel liegenden Fahrzeugs die Ordre, sich nach der Elbe zu begeben, sich mit den bereits dort befindlichen Kanonenbooten „Cyclop" und Tiger" zu vereinigen und das Geschwader, zu dem noch später der Aviso „Loreley" und das Kanonenboot „Wolf" stießen, unter den Befehl des Generallieutenants von Manteuffel zu stellen. Es handelte sich darum, die Oesterreicher von Hannover abzuschneiden, falls sie die Absicht hatten, bis zur bevorstehenden Kriegserklärung nicht aus Holstein abzuziehen.

Der „Arminius" ging am 9. Juni von Kiel in See, traf glücklicher Weise sehr schönes Wetter, das grade so lange anhielt, bis er die Elbe erreicht hatte, und langte wohlbehalten mittags am 12. Juni vor Altona an. Die beiden Kanonenboote hatten sich vor die Durchfahrt nach Harburg gelegt und das Panzerschiff ankerte in ihrer Nähe. Obwohl der berühmte Bundesbeschluß noch nicht gefaßt war, lagen die Sachen so, daß jeden Augenblick eine Kriegserklärung erfolgen konnte, und die Schiffe machten deshalb klar zum Gefecht. Sei es, daß General von der Gablenz einsah, in welche unhaltbare Stellung er gerathen war, sei es, daß er Befehle von Wien erhalten hatte, genug, abends 10 Uhr am selben Tage hatte die Brigade Kalik Holstein geräumt und war über Wilhelmsburg auf Hannover abmarschirt.

Da nach ihrem Abzuge verschiedene Ruhestörungen in Altona vorfielen, besetzten am 13. morgens 40 Matrosen vom Geschwader unter einem Seeofficier die Hauptwache und die Eisenbahn, bis sie am 14. von der einrückenden Avantgarde des Manteuffelschen Corps abgelöst wurden.

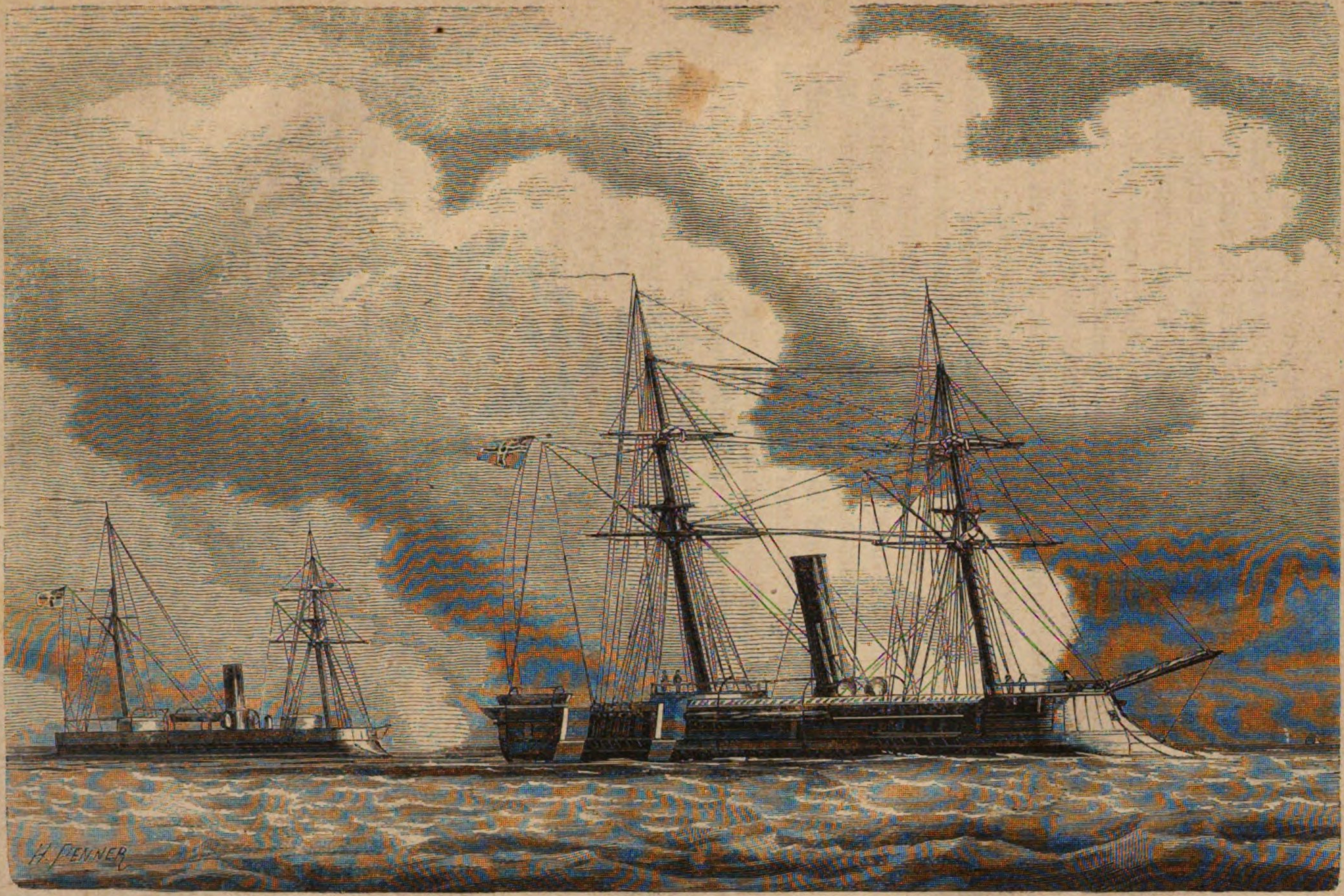
Die Abstimmung Hannovers am Bundestage am 14. Juni veranlaßte die Besetzung des Landes durch die Preußen an den beiden folgenden Tagen, und das Geschwader leistete dabei insofern gute Dienste, als mit seiner Hilfe in 10 Stunden 13,500 Mann über die dort 1 ½ Meilen breite Elbe gesetzt wurden, während Cavallerie, Artillerie und der Rest der Infanterie vom Manteuffelschen Corps inzwischen über Wilhelmsburg auf Harburg marschirten.

Als alle Truppen übergesetzt waren, dampfte der „Arminius" auf Befehl des Generallieutenant von Manteuffel abends am 16. mit dem „Cyclop" die Elbe hinunter, vernagelte früh morgens die hannoversche Strandbatterie bei Brunshausen, welche aus sechs 68-Pfündern bestand, entsandte den „Cyclop" nach Grauerort, um mit der dortigen Batterie in gleicher Weise zu verfahren, und beide Fahrzeuge kehrten nach Ausführung ihres Vorhabens, welches von hanoverscher Seite keinen Widerstand fand, nach Hamburg zurück.

Am selben Abend ging jedoch der „Arminius" schon wieder die Elbe hinunter. Er hatte Befehl erhalten, die Batterien an der Weser mit Güte oder Gewalt zu nehmen, jedoch war dem Commandanten aufgegeben, bei etwaiger Beschießung der ersteren Bremer Eigenthum unter keiner Bedingung zu schädigen. Der Abgang des Schiffes wurde noch dadurch beschleunigt, daß unmittelbar nach Eintreffen jenes Befehls eine telegraphische Depesche anlangte, nach der am nächsten Tage der an Bord eines Bremer Lloyddampfers eingeschiffte hanoversche Staatsschatz von Bremerhaven nach England abgehen sollte. Um dies zu verhindern, war die größte Eile nöthig. Der „Arminius" machte deshalb trotz der anbrechenden Dunkelheit und der stürmischen Witterung sofort Dampf und ging stromabwärts. „Loreley" und „Cyclop" erhielten Befehl, ihm nach der Weser zu folgen, sobald die Erstürmung von Stade, welche auf die Nacht des 17. festgesetzt war und zu der sie das Bataillon Kranach vom 25. Regiment nach Twilenfleth transportiren sollten, vor sich gegangen sei.

Der Sturm wurde inzwischen in der Nacht so heftig, daß die Wellen schon auf der Unterelbe über den „Arminius" brachen und er bei Otterndorf vor Anker gehen mußte, da der Lootse erklärte, bei dem schlechten Wetter das Schiff in der Dunkelheit nicht weiter bringen zu können. Sobald der Tag graute, ging er zwar wieder vorwärts, aber nur bis zum ersten Feuerschiff, etwa 2 Meilen unterhalb Cuxhaven. Die entgegenkommende Flut und der schwere Weststurm machten jedes Weiterkommen unmöglich. Die See schlug von allen Seiten über das niedrige Schiff, dem bei seinem colossalen Gewicht und dem starren Eisenpanzer jede Fähigkeit fehlte, sich elastisch über die anstürmenden Wogen zu heben. Das Wasser stürzte durch die Oeffnungen der Thüren und des Decks in die untern Räume, die Pumpen konnten es nicht mehr bewältigen, und Angesichts dieser Verhältnisse blieb nichts als die Rückkehr nach Cuxhaven übrig, die um so schmerzlicher empfunden wurde, als damit die Beschlagnahme des hannoverschen Staatsschatzes verloren ging.

Erst am andern Tage, am 19., ließ der Wind so weit nach, daß der „Arminius", zu dem morgens „Loreley" und „Cyclop" stießen, nach der Weser abgehen konnte. Trotzdem rollte ersterer in der aufgeregten See noch so heftig, daß eines der Geschütze in dem vordern Thurme seine Befestigungen brach und die 150 Centner schwere Eisenmasse in ihrem Behälter hin- und herzurollen begann. Nur mit größter Mühe gelang es, die entstehende Gefahr dadurch zu beseitigen, daß durch die Oeffnungen des Thurmdeckels Hängematten in das



Arminius. Prinz Adalbert.

Die Thurmschiffe „Arminius“ und „Prinz Adalbert“ nach der schwimmenden Scheibe schießend.

Innere geworfen und damit das Geschütz allmählich festgeklemmt wurde. In den Thurm selbst konnte sich natürlich so lange niemand wagen, und dieser Umstand zeigt die Gefahr, welche der Gefechtsgebrauch so schwerer Geschütze, in bewegter See, selbst bei den solidesten Befestigungen und Hemmvorrichtungen mit sich führt.

Bei Ankunft auf der Weser brachte die zur Recognoscirung vorausgesandte „Loreley“ bald die Nachricht, daß die drei hannoverschen Weserforts am Tage vorher von ihren Besatzungen verlassen seien. Letztere hatten das Erscheinen des „Arminius“ nicht abgewartet, dessen gewaltigen Geschützen die veraltete und verwahrloste Artillerie der Batterien doch durchaus nicht gewachsen war. Die drei Forts wurden von den Seeleuten des Geschwaders besetzt und dabei 41 Belagerungsgeschütze nebst der zugehörigen Munition erbeutet.

Bei der Einnahme der Emsbatterien, die am 22. Juni durch die „Loreley“ und den „Tiger“ erfolgte, war der „Arminius“ nicht zugegen, jedoch bewirkte die Nachricht von seiner bevorstehenden Ankunft die Capitulation der Emdener Besatzung und die Uebergabe der Emsbefestigungen mit 22 Geschützen und dem dazu gehörigen Kriegsmaterial.

Damit war die Aufgabe der preußischen Kriegsschiffe in dem Feldzuge erfüllt. Die Mannschaften des Geschwaders, zu dem Anfang Juli noch die Dampfcorvette „Nymphe“, sowie die Kanonenboote „Blitz“ und Basilisk“ und später das Panzerschiff „Prinz Adalbert“ stießen, hielten die Nordküste Hannovers besetzt, bis sie beim Friedensschlusse durch Landtruppen abgelöst wurden.

Der „Arminius“ ging Mitte September nach Kiel zurück, traf wiederum sehr schönes Wetter und fast ruhige See und langte nach drei Tagen auf seinem Stationsorte an. Bald darauf wurde er außer Dienst gestellt. Zu verschiedenen Malen sind Schießversuche zu Erprobung von Verbesserungen an den Hemmvorrichtungen der Laffeten auf ihm abgehalten, und ebenso werden die Mannschaften des Artillerieschulschiffes auf ihm in der Bedienung von Thurmgeschützen unterrichtet; eine wirkliche Indienststellung erfolgte jedoch erst wieder im Herbst 1868, wo das Fahrzeug nach Carlscrona, um zu docken, und von dort nach Danzig ging, um mit 21 Centim. Geschützen neuester Construction versehen zu werden. Während des französischen Krieges befand sich der „Arminius“ in der Jade. Kurz nach Ausbruch desselben wurde er in Kiel in Dienst gestellt und unternahm das Wagniß von dort nach Wilhelmshafen abzugehen, als sich die französische Flotte schon im Kattegat befand. Er passirte dieselbe Abends, wurde auch von ihr gesehen und von zwei Schiffen verfolgt, entging ihnen aber unter dem Schutze der Dunkelheit und gelangte glücklich nach dem Orte seiner Bestimmung.

Er wurde dort hauptsächlich zu Recognoscirungen verwandt, bot auch einzelnen französischen Schiffen, die sich auf einige Meilen unsern Flußmündungen näherten, ein Gefecht an, jedoch ließen sich diese nicht darauf

ein, ebenso wenig als zwei derselben, eine Panzer- und eine Holzfregatte, dem „Kronprinz" Stand hielten, als dieser sie von der Mündung der Weser bis Helgoland auf das Gros ihrer Flotte jagte. Nach dem Frieden ging der „Arminius" nach Kiel zurück und wurde dort außer Dienst gestellt.

Der „Prinz Adalbert" ist ebenfalls ein gepanzertes Thurmschiff, aber in seiner Construction von dem „Arminius" durchaus verschieden. Das Schiff hieß früher „Cheops", wurde für die Conföderirten erbaut, und während des dänischen Krieges von der preußischen Regierung erworben, kam aber erst längere Zeit nach dem Friedensschlusse zur Ablieferung.

Man kann nicht behaupten, daß wir mit dem Schiffe eine besonders gute Acquisition gemacht hätten; allein in Kriegszeiten, wo es für uns darauf ankam, den Dänen möglichst schnell Panzerschiffe entgegenzustellen, solche aber weder im Inlande gebaut, noch in England oder sonstwo gekauft werden konnten, mußten wir froh sein, überhaupt eins zu bekommen, und durften unter dem Drange der Zeitumstände nicht zu wählerisch verfahren.

Das Schiff ist von Holz gebaut, wie bisher fast alle französischen Panzerfahrzeuge, und gekupfert. Es hat ungefähr dieselben Dimensionen, wie der „Arminius", liegt aber einige Fuß höher aus dem Wasser. Seine Verschanzung ist zum größten Theile fest und wird nur in der Gegend des hintern Thurmes heruntergelassen. Die Betakelung ist die einer Brigg, d. h. mit zwei Masten, an denen sich Raaen befinden. Sie ist so bemessen, daß man das Schiff auch unter Segel manövriren lassen kann, und sowohl dies, als die hohe Verschanzung waren nöthig, wenn das Fahrzeug seiner ursprünglichen Bestimmung gemäß hätte nach Nordamerika hinübergehen sollen.

Die Maschine hat 300 Pferdekraft, besteht jedoch eigentlich aus zwei Maschinen, deren jede unabhängig von der andern eine der Zwillingsschrauben treibt, mit denen der „Prinz Adalbert", bis jetzt als einziges Schiff der deutschen Marine, versehen ist.

Bei kleinen Zwillingsschrauben läßt man dieselben, wie schon bei der „Ausrüstung" erwähnt, zu beiden Seiten des Hinterstevens aus dem Schiff treten, und unterstützt das Lager, in dem sie sich drehen, durch eiserne, am Steven angebrachte Arme.

Bei größeren Schiffen, resp. Schrauben, hielt man früher diese Unterstützung jedoch nicht für ausreichend, und man hat deshalb bei dem „Prinz Adalbert" eine besondere Construction des Rumpfes gewählt, indem man denselben hinten und unter Wasser in zwei Rumpfe mit zwei besondern Hintersteven und Rudern theilte, in der Nähe der Wasserlinie ihn aber wieder zu einem Ganzen zusammenlaufen ließ. Dadurch erhält jede Schraube ein solide befestigtes Wellenlager im Hintersteven, obwohl für die Schnelligkeit des Schiffes diese Bauart nicht gerade günstig ist.

In neuerer Zeit hat man dies System jedoch wieder fallen lassen und läßt auch bei den größten Schiffen die Schraubenwellen zu beiden Seiten des

Hinterstevens heraustreten, wie z. B. bei dem 1871 untergegangenen englischen Thurmschiff „Captain", das fast so groß wie der „König Wilhelm" war. Es läßt sich jedoch nicht leugnen, daß diese Manier ihre großen Schwächen hat, weil die Schrauben zu weit seitlich hervortreten und leicht beschädigt werden können. Die Zwillingsschrauben haben deshalb die einfachen bei größeren Schiffen noch nicht verdrängen können, obwohl jene den Fahrzeugen eine größere Manövrirfähigkeit geben, als diese.

Diese größere Manövrirfähigkeit zeigt sich auch bei dem „Prinz Adalbert". Das Schiff dreht viel leichter, schneller und kürzer als der „Arminius", obwohl dieser Mangel bei letzterem durch die Drehung der Thürme im Gefecht ziemlich wieder ausgeglichen wird.

Der Sporn des „Prinz Adalbert" ist für das Schiff außerordentlich lang. Er streckt 20 Fuß vor und ist sehr spitz, eine Construction, welche man jetzt nicht mehr anwendet, weil der Fall eintreten kann, daß der Sporn beim Anrennen zu tief in das feindliche Schiff hineinfährt, um sich leicht wieder loszumachen.

Die beiden Thürme des Schiffes sind nicht drehbar, sondern über dem Oberdeck fest aufgebaut, und wie das übrige Schiff mit 4½zölligem Eisen gepanzert. Der vordere erhebt sich ganz im Bug, und seine vordere Wand bildet zugleich die Verschanzung des Schiffes. Er hat einen Durchmesser von etwa 18 Fuß im Lichten, eine Kanonenpforte grade nach vorn und zwei an jeder Seite. Seine Armatur besteht aus einem gezogenen 21 Centim. Geschütz auf Rahmenlaffete, die sich im Kreise herumschwingen läßt. Der Eingang zum Thurme ist durch Thüren vom Oberdeck aus vermittelt

Der hintere Thurm steht in der Nähe des Großmastes auf dem Hinterschiff. Er ist wegen der hier größeren Breite des Schiffes auch breiter, als der vordere, und hat ungefähr 24 Fuß Durchmesser bei sieben Fuß Höhe. Er ist mit zwei gezogenen 36-Pfündern bewaffnet, den einzigen Geschützen dieser Klasse, welche die deutsche Marine besitzt, und von der man auch nicht mehr construiren zu wollen scheint. Von diesen ist eins an jeder Seite placirt und schießt durch Pforten. Vor und hinter dem Thurm wird im Gefecht ein Theil der Verschanzung niedergelassen und dadurch für die Geschütze ein Schußfeld von circa 120 Grad des Horizonts geschaffen. Möglicherweise wird man diese 36-Pfünder aber durch 15 Centim. Ringgeschütze ersetzen, die ihr Geschoß durch 5—6 zöllige Panzerplatten treiben.

An Bewaffnung steht deshalb der „Prinz Adalbert" dem „Arminius" bedeutend nach. Dieser hat vier gezogene 21 Centim. Geschütze, mit welchen er, ohne die Richtung des Schiffes zu ändern, ⅚ des ganzen Horizontes bestreichen, die er alle vier in diesem Schußfelde auf denselben Punkt richten und von denen er stets zwei genau im selben Augenblicke abfeuern kann; jener besitzt nur ein gezogenes 21 Centim. Geschütz, das etwas über die Hälfte des Horizontes bestreicht, während die 18, resp. 15 Centim. Geschütze nur ein Schußfeld von ein Drittheil haben. Auch kann der „Prinz Adalbert" nie

mehr als zwei Geschütze auf denselben Punkt richten. Ebenso ist der „Arminius" an Schnelligkeit überlegen, er macht 10½, der „Prinz Adalbert" nur 9½ Knoten, und das einzige, was letzterer voraus hat, ist sein schnelleres Drehen und die größere Seefähigkeit, wenngleich seine nautischen Eigenschaften auch nicht zu den vorzüglichsten gehören.

Der Bau des Schiffes, die Befestigung der Panzerplatten u. s. w. stellte sich bei einer näheren Untersuchung nach dem Kriege von 1866 als höchst liederlich heraus. Eine gründliche Reparatur hat diese Mängel jedoch beseitigt, und der „Prinz Adalbert" wird im Verein mit dem „Arminius" bei der Küstenvertheidigung immer noch sehr wesentlichen Nutzen leisten können. Er wurde Ende 1866 in Geestemünde außer Dienst gestellt und ist seit Frühjahr 1868 als Wachtschiff nach Hamburg gelegt.

Im Frühjahr 1870 begleitete er das Panzergeschwader nach Plymouth und lag während des Krieges mit mehreren Kanonenbooten in der Mündung der Elbe. Danach nahm er seinen Posten als Wachtschiff wieder ein, wurde jedoch im November 1871 durch ein Kanonenboot abgelöst und in Wilhelmshafen außer Dienst gestellt.

Unsere fünf fertigen Panzerschiffe repräsentiren deshalb drei verschiedene Bausysteme. Wir sind aber darin verhältnißmäßig nicht schlimmer daran, als andere Nationen. England besitzt in seiner Panzerflotte kaum drei Fahrzeuge nach demselben Modell, und wenn Frankreich 8 seiner Fregatten nach demselben Typus baute, so hat es damit einen Fehler gemacht, wenigstens seinem Rival England gegenüber, das zwar systemlos verfuhr, aber bei seinen Bauten fortwährend den schnellen Fortschritten der Artillerie folgte und sie theilweise anticipirte. Das Resultat dieses Verfahrens ist die Ueberlegenheit der englischen Flotte im Vergleich mit der französischen.

Auch für unsere Marine wird es bei dem fortdauernden Kampf zwischen Panzer und Kanone nicht möglich sein, einen festen Plan für den Bau der Schiffe aufzustellen oder festzuhalten. Jedes der letzteren wird vorläufig ein Experiment bleiben müssen, dabei aber als Grundbedingung die Aufgabe hinzustellen sein, die Panzerfahrzeuge so widerstandsfähig und schnell als möglich zu machen und sie mit Geschützen zu armiren, welche die größte Percussionskraft entwickeln. Aus den Versuchen der letzten zehn Jahre lassen sich indessen immer schon gewisse maßgebende Schlüsse ziehen. Zu diesen gehört z. B. die Feststellung der passenden Dimensionen und die Vertheilung des Panzers über das Schiff, um die besten nautischen Eigenschaften zu erzielen.

Ebenso hat sich herausgestellt, daß zum Zwecke der Küstenvertheidigung und auf flachen Gewässern das Thurmschiff- (Monitor-) System vor den Breitseitschiffen den Vorzug verdient, weil es bei eigener geringer Zielfläche einen viel stärkeren Panzer und schwerere Armirung tragen kann.

Auf große seegehende Schiffe wandte England zuerst das Thurmsystem an und dasselbe wies in dem gewaltigen Schiff „Monarch" so gute Resultate

auf, daß auch zwei unserer im Bau befindlichen Fregatten nach jenem System gebaut werden, der „Große Kurfürst" in Wilhelmshafen und „Friedrich der Große" in Kiel. Beides sind Schwesterschiffe von 300 F. Länge, 50 Fuß Breite, 24 F. Tiefgang, mit Maschinen von 900 Pferdekraft und einer Armatur von vier 26 Centim. Geschützen, von denen je zwei in den beiden Thürmen placirt werden, die eine Construction nach Art des Arminius erhalten. Die Unterschiffe erhalten eine acht-, die Thürme eine zehnzöllige Panzerung. Die Maschinen sollen im Inlande bei Privaten gebaut werden, und wollen wir hoffen, daß sie gut ausfallen.

Die bei der Schiffsbaugesellschaft „Vulcan" in Stettin in Bestellung gegebene „Borussia" wird ein Breitseitschiff ungefähr von den Dimensionen des „Kronprinz", jedoch mit ebenfalls 8zölligem Panzer. Ihre Bewaffnung, über die noch nichts Definitives bestimmt ist, wird wahrscheinlich auch aus sechszehn 21 Centim. Ringgeschützen bestehen.

„Metz" und „Sedan" welche Samuda in London baut, werden ebenfalls Breitseitschiffe, aber wieder nach einem ganz andern System construirt. Der Riß dazu ist von dem berühmten englischen Baumeister Reed geliefert. Sie unterscheiden sich von den bisherigen Fregatten hauptsächlich durch das Verhältniß ihrer Dimensionen zu einander. Bis jetzt lag bei den Kriegsdampfschiffen das Verhältniß von Länge zu Breite zwischen 6½ : 1 bis 6 : 1, weil die Erfahrung gelehrt hat, daß dies für Tragkraft und Schnelligkeit das günstigste ist. „Metz" und „Sedan" sollen jedoch 280 Fuß lang und 60 Fuß breit werden, mithin wird das Verhältniß nahe wie 6½ : 1, wie es früher bei den Segelschiffen war. Sicherlich wird dadurch ermöglicht, den Schiffen einen stärkeren Panzer und schwerere Geschütze zu geben, weil die größere Breite eine ganz bedeutend höhere Tragkraft zur Folge hat; aber Reed hat auch eine große Schnelligkeit in Aussicht gestellt und würde damit ein bisher angezweifeltes Problem lösen. Jedenfalls werden die Schiffe aber bedeutend besser avanciren, schneller drehen und aller Wahrscheinlichkeit nach auch besser segeln als die bisherigen gegen ihre Breite so langen Panzerschiffe, und das wird selbst einen Ausfall an Schnelligkeit, wenn er nicht zu groß ist, aufwiegen.

Die in Danzig gebaute Panzercorvette „Hansa", welche die ungefähren Dimensionen der gedeckten Corvette „Elisabeth" erhält, ist von Holz gebaut, da dies für ihre verhältnißmäßig geringe Länge (236 Fuß) genügende Stärke gewährt. Sie bekommt einen Panzer von 6 Zoll Stärke und ihr Boden wird gekupfert. Dadurch wird das Schiff, welches für den Stationsdienst in fernen Gewässern bestimmt ist, der Nothwendigkeit überhoben, zur Bewahrung seiner Geschwindigkeit alle 3—4 Monate in den Tropen zu docken. Um den früher erwähnten galvanischen Strom zu vermindern, wird zwischen den untern Rand des Panzers und den Beginn der Kupferung wie beim „Prinz Adalbert" ein drei bis vier Zoll breiter Streifen gewalztes Bl
die beiden Metalle hinreichend isolirt.

Die Hansa erhält 8 gezogene 21 Centim. Geschütze, von denen vier so arrangirt sind, daß sie nach vorn und hinten ziemlich parallel dem Kiel, feuern können. Dies ist dadurch ermöglicht, daß die Kasematte, in der sie stehen, etwas, wie bei den Halbthürmen des „König Wilhelm", über die Schiffsseite hinausragt.

Im October 1872 ist die „Hansa" vom Stapel gelaufen. Die Handlung wurde von Fräulein v. Treskow, Tochter des Divisions-Generals, mit folgender Ansprache eröffnet:

„Auf Befehl Sr. Maj. des Kaisers und Königs soll die Corvette, welche wir jetzt durch die Taufe zu ihrem Berufe weihen und ihrem Elemente über geben wollen, den Namen „Hansa" führen. Sie ist das erste auf einer deutschen Werft erbaute Panzerschiff, und es bildet ihr Stapellauf eine Epoche in der Geschichte der Marine. Aber auch ihr Name ist von hoher Bedeutung, denn er erinnert uns an eine Zeit, in der deutsche Flotten die angrenzenden Meere der Nord- und Ostsee völlig beherrschten. Sei der Name denn eine gute Vorbedeutung und möge es der „Hansa" vergönnt sein, das Gleiche zu erleben! Möge sie stets und überall die Ehre unserer Flagge hoch und rein erhalten und gleich wie ihr hoher Kriegsherr siegreich sein gegen alle ihre Feinde! Und daß wir dies wünschen und hoffen, lassen Sie uns durch den Ruf bekräftigen: Se. Maj. der Kaiser und König lebe hoch!"

Nachdem alle Anwesenden in dieses Hoch dreimal kräftig eingestimmt, wurde von Fräulein v. Treskow die eigentliche „Taufe" durch Zerschellen einer Flasche Champagner am Steven des Schiffes bei den Worten: im Namen Sr. Maj. des Kaisers taufe ich dich „Hansa" vollzogen. Nach dieser Ceremonie erfolgten die betreffenden Commandos zum Ablauf, und das Schiff lief unter lautem Hurrahruf glücklich vom Stapel.

Für die Vertheidigung unserer Hafeneingänge und Flußmündungen, wenigstens dort, wo diese nicht zu breit und tief sind und nicht ein zu starker Strom geht, werden in Zukunft neben den Monitors und schwimmenden Batterien die Torpedos oder unterseeischen Minen eine große Rolle spielen, deren unheimliche Wirksamkeit zuerst im amerikanischen Kriege sich geltend machte.

Sie sind seitdem in einer solchen Weise vervollkommnet worden, daß sie die furchtbarsten Feinde der Schiffe geworden, mögen diese noch so stark gepanzert sein, und selbst der doppelte Boden gewährt keinen Schutz gegen ihre verheerenden Wirkungen, da man es in der Hand hat, diese zu einem beliebigen Grade zu steigern.

Ein merkwürdiges Zusammentreffen ist es, daß ein Mann, welcher seit acht Jahren sich mit der Vervollkommung dieser Torpedos beschäftigt hat und seitdem die Zerstörung von Schiffen zu seiner Lebensaufgabe gemacht zu haben scheint, zwanzig Jahre lang vorher in höchst erfolgreicher und von allen seefahrenden Nationen auf das ehrendste anerkannter Weise sein ganzes Streben auf die Erhaltung der Schiffe richtete.

Es ist dies derselbe berühmte amerikanische Hydrograph Maury, der bis zum Jahre 1860 als Dirigent des Nationalobservatoriums in Washington segensreich wirkte, durch die Herausgabe seiner Wind- und Stromkarten, durch Auffindung neuer und kürzerer transatlantischer Wege der Schifffahrt die unschätzbarsten Dienste leistete und dessen bereits in siebenter Auflage erschienene „Physische Geographie des Meeres“ wohl jedem gebildeten Deutschen bekannt ist. Beim Ausbruche des Krieges in seinem Vaterlande gab er seine friedliche Stellung auf, schlug sich zu den Conföderirten und leitete während des vierjährigen Kampfes die Vertheidigung der südstaatlichen Häfen.

Wenn ihn deshalb auch kein Vorwurf treffen kann, so hat leider der Friedensschluß ihn nicht wieder in seine frühere Stellung zurückgeführt. Aus unbekannten Gründen hat er sein Vaterland seitdem verlassen, hält sich gegenwärtig in England auf und ist bereit, das System seiner in Gemeinschaft mit dem Engländer Holmes verbesserten Torpedos derjenigen Regierung zu verkaufen, die ihm dafür die höchsten Preise bietet.

Immerhin aber haben diese unterseeischen Vertheidigungsmittel für uns genug Interesse, um etwas näher darauf einzugehen.

Die Punkte, um welche es sich bei Herstellung von Torpedos handelt, wenn sie wirklichen Werth haben sollen, sind hauptsächlich folgende:

Sie dürfen weder selbst explodirend sein, noch dadurch gefährlich werden, daß sie durch einen zufälligen Stoß oder durch eine Unvorsichtigkeit springen.

Man muß sich am Lande jeden Augenblick über ihre Wirkungsfähigkeit versichern können.

Es muß ferner die Möglichkeit gegeben sein, die Torpedos auf die größten sichtbaren Entfernungen zu jedem beliebigen Augenblicke, einzeln oder in Gruppen und nur dann zu entzünden, wenn das feindliche Schiff sich im Bereiche ihrer zerstörenden Wirkung befindet.

Ohne diese Bedingungen haben Wasserminen sehr wenig Werth; sie sind unzuverläßig, können eben so gut dem Freunde als dem Feind gefährlich werden, und es würde nicht lohnen, auf ihre Construction Mühe und Kosten zu verwenden.

Erfüllen sie jedoch jene Bedingungen, so geben sie die Grundlage eines geregelten Vertheidigungssystems, das gezogenen Kanonen und Panzerschiffen trotzt und feindlichen Flotten jedes Eindringen in Häfen und Flüsse unmöglich macht.

Die ersten Torpedos wurden als Vertheidigungsmittel gegen Schiffe von den Russen während des Krimkrieges auf der Rhede von Cronstadt angewandt und von einem Professor Jacobi construirt. Sie bestanden aus hohlen conischen, mit Pulver gefüllten Vasen deren Spitze nach unten zeigte und die oben mit einer zerbrechlichen Röhre versehen waren. Das darüber fortsegelnde Schiff zerbrach diese Röhre, ihr aus Schwefelsäure bestehender Inhalt ergoß sich auf eine chemische Mischung und entzündete dadurch die Ladung.

Diese Minen büßten jedoch durch längeres Liegen im Wasser viel von

ihrer Zuverlässigkeit ein, und um sie wirken zu lassen, mußte das betreffende Schiff die Röhre abbrechen. Die Folge dieser Mängel war auch, daß kein englisches Fahrzeug durch sie geschädigt wurde.

Eine weit bessere Construction war die des östreichischen Barons **Ebner**, der seine Torpedos durch Elektricität entzündete und deren Wirkung unter die Controlle menschlichen Willens stellte. Zur Zeit des französisch-östreichischen Krieges wurden die wichtigsten Kanäle des durch die Franzosen bedrohten Venedig nach einem sehr scharfsinnigen Plane des Baron Ebner mit diesen Torpedos vertheidigt, obwohl sie nicht in Thätigkeit kamen, da der Angriff auf die Stadt unterblieb. Die Minen waren durch ein System elektrischer Drähte mit einem Punkte am Lande in Verbindung gesetzt und konnten nach Belieben explodirt werden. Vermittelst einer sehr sinnreichen Anwendung der Camera obscura wurden die Plätze der Torpedos bei dem Versenken auf einem Plan des Hafens markirt und man brauchte sie deshalb nicht durch **Bojen** (schwimmende Markzeichen) zu bezeichnen.

Im amerikanischen Kriege wurden diese neuen und furchtbaren Zerstörungsmittel zuerst mit praktischem Erfolg angewandt. Was die Monstregeschütze der südstaatlichen Batterie und Panzerschiffe nicht vermochten, das bewerkstelligten die Mauryschen Torpedos. Die 16 Kriegsfahrzeuge, darunter 6 gepanzerte, welche die Nordstaaten in dem vierjährigen Kriege verloren, wurden durch Torpedos in die Luft gesprengt.

In verschiedenen Fällen wurde die Explosion vom Lande aus durch elektrische Drähte mit verderbenbringender Genauigkeit bewerkstelligt. Von dem einen Schiffe, dessen Dampfmaschine 20—30 Fuß hoch in die Luft flog und dessen Kessel gleichzeitig sprangen, kamen nur drei Menschen mit dem Leben davon; der ganze Rumpf wurde in kleine Stücke zerschmettert. Dieser Unfall hielt das nordstaatliche Geschwader eine ganze Woche auf dem St. Jamesflusse auf und veranlaßte die Herstellung eines Kanals (des Dutch gap canal), auf dem man sich der Festung Mobile von einer andern Seite zu Wasser nähern konnte.

Die Construction der Mauryschen Torpedos ist im wesentlichen folgende. Sie bestehen aus dem Körper, der Ladung und dem Zünder nebst denjenigen Vorrichtungen, welche für die Leitung der Elektricität nöthig sind.

Der Körper besteht aus einem hohlen cylindrischen Gefäß von Eisenblech, dessen Größe, Form und Pulverladung sich nach der Tiefe richtet, in welcher die Torpedos gelegt werden. Bei geringeren Tiefen befestigt man letztere auf dem Grunde des Hafens oder Flusses und zwar meistens durch ihr eignes Gewicht bei tieferem Wasser gibt man ihnen ein größeres Deplacement, d. h. man construirt sie im Verhältniß zu ihrer Größe leichter und hält sie 20—25 Fuß unter der Oberfläche, an einem auf dem Boden verankerten Tau schwimmend. Zwei bewegliche schräge Flügel, welche an ihren Seiten angebracht sind, verwandeln die horizontale Kraft der etwa auf sie einwirkenden Strömungen in eine verticale, ganz nach Analogie des Papierdrachens, der durch seine schräge Lage

ebenfalls in die Luft emporsteigt, obwohl ihn der Wind horizontal trifft, und die Torpedos schwimmen deshalb stets senkrecht und in gleicher Höhe über ihrem Befestigungspunkte.

Die Zünder sind mit einer chemischen Composition gefüllt und werden durch Elektricität vom Lande aus inflammirt. Die Eigenthümlichkeit und der besondere Vorzug des Maury'schen Systems ist jedoch der, daß ein Torpedo stets durch mehrere elektrische Drähte mit verschiedenen Beobachtungspunkten am Lande in Verbindung steht, daß die Beobachter durch die Minen mit einander telegraphiren und sich gleichzeitig von deren steter Wirksamkeit überzeugen können, ohne daß der dazu erforderliche elektrische Strom die Torpedos explodirt. Dies letztere war früher unmöglich und Maurys Erfindung hat deshalb den Wasserminen erst ihre Zuverlässigkeit gegeben.

Werden die Minen gelegt, so nimmt man von den verschiedenen Beobachtungsorten, mit denen sie durch elektrische Drähte in Verbindung gesetzt sind, in dem Augenblicke durch Fernröhre genaue Allignements, wo man sie in das Wasser senkt. Treten dann später feindliche Schiffe in diese Allignements, so befinden sie sich über den Minen und können durch einen einfachen Hebeldruck, der die elektrische Kette schließt und den zündenden Strom nach dem Torpedo leitet, in die Luft gesprengt werden.

Da stets auf zwei verschiedenen Stationen die Kette durch einen solchen Hebeldruck geschlossen werden muß, um den Explosionsstrom zu erzeugen, so kann einestheils der Torpedo nicht früher springen, ehe das feindliche Schiff sich genau im Kreuzungspunkte der beiden Allignements, also unmittelbar über der Mine, befindet, und andrerseits kann einer der Beobachtungspunkte in die Hand der Feinde fallen, ohne daß dieser im Stande ist, die vorgefundenen Drähte für seine Zwecke zu benutzen.

Im letzten Kriege sind eine große Anzahl Torpedos zur Sperrung der Nordseeströme und des Hafens von Kiel verwandt worden, doch waren es meistens Contact-Torpedos, da zur Anfertigung so vieler elektrischer Minen keine Zeit vorhanden war. Leider hatten wir sowohl beim Legen als Aufheben dieser so gefährlichen Körper viel Unglück zu beklagen. Verschiedene derselben sprangen und tödteten oder verwundeten eine Menge der dabei beschäftigten Menschen. Seitdem ist nun eine besondere Torpedo-Abtheilung der Marine in das Leben gerufen. Sie besteht aus 200 Mann mit 10 Officieren unter dem Commando eines Capitäns zur See und ihre Aufgabe ist die Sicherung unserer Küsten durch diese furchtbare Vertheidigungswaffe.

Da die seichtliegenden Torpedos sich jedoch nicht überall anbringen lassen, weil Breite, Tiefe und Strömung des Fahrwassers dies nicht gestatten, so verwendet man sie auch als Offensivwaffe und zwar in Gestalt von Torpedobooten. Dies sind kleine niedrige, und um sie gegen Gewehrfeuer zu schützen, ganz mit Stahlplatten eingedeckte Dampfer von 50—80 Fuß Länge, welche vorn an einer beweglichen Stange einen Torpedo tragen. Kurz vor dem

Moment des Angriffes wird die Stange etwa 20 Fuß ausgeschoben und unter Wasser gesenkt.

Die Aufgabe dieser Boote ist, namentlich Nachts den in der Nähe der Küsten befindlichen Feind anzugreifen, aber auch beim Eindringen seiner Schiffe in unsere Ströme, wo er nicht schnell manövriren kann, aus Schlupfwinkeln hervor zu brechen und ihm einen Torpedo unter den Boden zu bringen, der beim Anstoß explodirt.

Die Kleinheit der Boote soll sie vor dem feindlichen Artilleriefeuer schützen.

Während des Krieges waren 10—12 kleine Hamburger und Bremer Schleppdampfer in solche Torpedoboote provisorisch verwandelt. Jetzt werden jedoch eine Reihe derselben besonders für den Zweck gebaut. Drei derselben, in Bremen erbaut, sind bereits fertig, drei andere in Danzig werden in wenigen Wochen vollendet sein. Letztere sind in so fern noch bemerkenswerth, als sie Maschinen erhalten, welche mit Petroleum geheizt werden. Sie sollen weder Rauch noch Geräusch machen und sich deshalb besonders zu nächtlichen Ueberfällen eignen. Die nächtlichen Kämpfe zur See werden meiner Ansicht nach überhaupt in der Seekriegführung wahrscheinlich noch eine große Rolle spielen. Ein einzelner Angreifer hat in der Dunkelheit feindlichen Flotten gegenüber zu vortheilhafte Chancen, als daß diese erfolgreiche wenn auch furchtbare Kampfart nicht nächstens versucht werden sollte. Einem überlegenen Gegner gegenüber halte ich sie für die einzig richtige.

Gedeckte Corvetten.



Unsere für den activen Kriegsdienst bestimmten Holzschiffe zerfallen in zwei Klassen, in Corvetten und Kanonenboote. Die ersteren sind vorzugsweise für den transatlantischen, die letzteren für den heimischen Dienst erbaut. Die Erfindung der Panzerschiffe und deren schnelle Vervollkommnung, die kaum jemand so bald erwartet, hat den Gefechtswerth der Holzschiffe zwar sehr vermindert, aber trotzdem besitzen sie so viele Vorzüge, daß sie schwerlich ganz aus den Marinen verschwinden werden.

Eben so wie eine Landarmee aus verschiedenen Truppengattungen zusammengesetzt ist, die sich nicht willkürlich zu jeder kriegerischen Operation verwenden lassen, obwohl sie sich gegenseitig ergänzen und nur ihr Zusammenwirken die Schlacht zu einem siegreichen Ende führen kann, so ist es auch mit der Marine. Sie bedarf schwerer Schlachtschiffe, welche den Kampf entscheiden und in geschlossener Reihe gegen den Feind rücken, aber auch leichter beweglicher Fahrzeuge, die den Vorpostendienst versehen, Recognoscirungen vornehmen, den geschlagenen Gegner verfolgen, eigenen gefährdeten Schiffen Beistand leisten und sie aus der Linie bugsiren, wenn sie kampfunfähig gemacht sind.

In früheren Zeiten bildeten Linienschiffe das Gros, und die Fregatten, Corvetten, Briggs, Schuner, Kutter 2c. vertraten die leichten Truppen; gegenwärtig sind die Panzerschiffe in die Stelle der Drei- und Zweidecker getreten und alle die übrigen Schiffsklassen sind in den Corvetten aufgegangen, die man theilweise jedoch eben so gut Fregatten nennen könnte.

Zur Zeit der Segelschiffe verstand man unter Corvetten solche dreimastige Kriegsschiffe, welche nur eine Batterie und zwar auf dem Oberdeck hatten. Fregatten führten eine Batterie unter und eine auf dem Deck, während Linienschiffe zwei oder drei Batterien unter und eine auf dem Deck hatten und danach in Zwei- und Dreidecker unterschieden wurden.

Bei den größern oder gedeckten Corvetten befindet sich die Batterie auch unter Deck, aber weil sie auf dem Oberdeck nicht noch eine zweite Batterie, sondern nur ein oder zwei Geschütze führen, nennt man sie nicht Fregatten, obwohl sie den früheren Segelfregatten an Größe mindestens gleich und an Wirksamkeit überlegen sind.

Im Frieden sind die hölzernen Dampfcorvetten sehr nützliche Schiffe. Ihre vorzüglichen nautischen Eigenschaften befähigen sie zu größeren transatlantischen Reisen, ihre den früheren Segelschiffen vollständig entsprechende Bemastung spart die theuren Kohlen.

Die 380 Mann betragende Besatzung gestattet die Ausbildung einer entsprechenden Zahl von Seeleuten, ihre Größe und Bewaffnung macht sie zu würdigen Repräsentanten ihres Landes in fernen Meeren und verleiht ihnen diejenige militärische Macht, welche zur Wahrung dieser Würde, namentlich halbcivilisirten Nationen gegenüber, erforderlich ist.

Die älteste unserer hölzernen Dampfcorvetten ist die „Arcona“. Sie wurde zu Ende des Jahres 1855 auf der Danziger Kriegswerft auf Stapel gesetzt und 1859 im Frühjahr vollendet. Ihre Dimensionen sind 185 Fuß Länge, 40¾ Fuß Breite und der Tiefgang 18 Fuß 3 Zoll. Ihre Tragfähigkeit beträgt 1621 Tonnen.

Die Maschine von 386 nominellen Pferdekräften ist in der Fabrik von Cockerill in Seraing in Belgien gebaut, jedoch grade keine hervorragende Leistung. Sie vermochte dem Schiffe keine größere Geschwindigkeit als 9½—10 Knoten zu geben, und die seitdem bewerkstelligte Vergrößerung der Kessel hat die Schnelligkeit kaum um einen halben Knoten vermehrt. Unter Segel macht jedoch das sonst feine Linien aufweisende Schiff bis zu 12 Knoten.

Die Bewaffnung bestand bis vor einigen Jahren aus zwei glatten 36pfündigen Geschützen, Nr. 1, von 70 Centner Rohrgewicht auf Rahmenlaffeten auf dem Oberdeck, 20 glatten 36-Pfündern, Nr. 2, von 50 Centner Gewicht und 6 achtzölligen Bombengeschützen (68-Pfünder) von 65 Centner in der Batterie. Letztere sind seit 1865 durch gezogene 15 Centim. Geschütze älterer und die Oberdeckskanonen durch solche neuester Construction (15 Centim. Ringgeschütze)

ersetzt und ist es wahrscheinlich, daß auch die übrigen Glattläufe gezogenen Kanonen weichen, sobald genügend davon vorhanden sind.

Die „Arcona“ hat von unsern Schiffen die thatenreichste Geschichte. Sie war das Flaggschiff des in den Jahren 1859 bis 1862 nach den asiatischen Gewässern entsandten Geschwaders, mit dem der damalige Gesandte Graf zu Eulenburg (später Minister des Innern) nach Jeddo, Peking und Bangkok ging, um für den Zollverein einen Schifffahrts- und Handelsvertrag mit Japan, China und Siam abzuschließen. Bekanntlich gelang es dem Gesandten, seine schwierige Mission mit eben so viel diplomatischem Geschick als Energie und zäher Ausdauer in den beiden letzten Ländern vollständig zu erfüllen. In Japan, wo man sich von den früheren politischen Zuständen Deutschlands durchaus keine richtige Vorstellung machen zu können schien, wurde wenigstens für Preußen ein Vertrag abgeschlossen, der inzwischen nach Constituirung des deutschen Reiches auch auf dieses übertragen ist.

Ueber die Expedition selbst ist s. Z. so vielfach und genau berichtet worden, daß ich darüber fortgehen kann. Ich will nur hervorheben, daß ihre günstigen Resultate theuer erkauft wurden. Von den 800 Menschen, welche mit ihr hinausgingen, haben fast hundert die Heimat nicht wieder gesehen. Sie fielen theils auf dem Felde der Ehre im grausigen Kampfe mit den Elementen, theils raffte sie ein giftiges Klima hin, und andere fünfzig kehrten siech und gebrochen zurück.

Auch eines der Schiffe wurde von den tobenden Wellen in den Abgrund gerissen und mit seiner ganzen Besatzung in den Fluten begraben.

Das Geschwader bestand aus vier Schiffen, der Dampfcorvette „Arcona“, der Segelfregatte „Thetis“, dem Schuner „Frauenlob“ und dem Transportschiff „Elbe“, welches der Capitän der „Arcona“, Sundewall, als Geschwaderchef befehligte. Schon der Beginn der Reise war von ernsten Unfällen begleitet. Die „Arcona“ wurde im November 1859 auf ihrer Fahrt von Danzig nach England, wo sich die Schiffe sammeln sollten, in der Nordsee während eines schweren Sturmes so stark beschädigt, daß das neue Schiff in Portsmouth 5 Monate lang repariren mußte, und der Abgang der Expedition dadurch um eben so lange verzögert wurde.

Ein ähnliches Schicksal traf die „Elbe“ am Cap der guten Hoffnung, wo sie in einem Orkan fast verloren ging, während die drei übrigen Schiffe, welche sich in einem Umkreise von einigen zwanzig Meilen in ihrer Nähe, aber ebensoviel weiter vom Mittelpunkt des Sturmes entfernt befanden, mit geringeren Beschädigungen davon kamen.

Die furchtbarste Katastrophe jedoch, welche die Expedition betraf, wurde durch einen Teufun unweit der Küste von Japan herbeigeführt, in dem der Schuner „Frauenlob“ gänzlich und die „Arcona“ beinahe unterging.

Teufune sind Wirbelstürme, die im chinesischen Meere bei dem Wechsel der Monsune, wie man die innerhalb der Tropen wehenden Winde nennt,

auftreten und die man in Westindien sowie in dem Indischen Ocean mit dem Namen Orkane bezeichnet.

Ihre Entstehung ist noch nicht klar ergründet; da sie jedoch stets von starken elektrischen Erscheinungen begleitet sind, spielt Elektricität wahrscheinlich dabei eine hervorragende Rolle.

Sie unterscheiden sich von den gewöhnlichen Stürmen nicht allein durch ihre größere Heftigkeit, sondern hauptsächlich durch ihre doppelte Bewegung. Während bei ersteren der Wind in grader Linie oder in flacher Curve weht, mithin ein im englischen Kanal wehender und bis Hamburg reichender Sturm hier wie dort nahezu dieselbe Windrichtung zeigen würde, bewegt sich der Teufun oder Orkan als ein rotirender Windkörper in graden oder gekrümmten Bahnen über die Wasserfläche, wie eine Windhose auf dem Lande, die uns das Bild eines Orkanes im kleinen veranschaulicht. Der von ihr aufgewühlte Staub wirbelt im Kreise um den Mittelpunkt der Hose, und diese bewegt sich in ihrer cylindrischen Gestalt zugleich nach irgend einer Richtung vorwärts, wobei sie die umgebenden Luftschichten je nach der Heftigkeit ihrer Drehung mehr oder minder mit in Bewegung setzt.

Ganz analog ist der Vorgang bei einem Teufun. Je heftiger sich sein Mittelpunkt dreht, desto weiter übt er seine Wirkung auf die umgebende Luft und desto größer wird sein Durchmesser, der öfter 80—100 Meilen beträgt. Aus demselben Grunde weht jedoch der Wind in der räumlichen Ausdehnung eines Teufuns nicht mit gleichmäßiger Stärke, sondern in der Nähe des Mittelpunktes am heftigsten, während seine Kraft nach außen hin radial abnimmt. Im eigentlichen Centrum selbst, um das der Windkörper sich dreht und das einen Durchmesser von einigen tausend Schritten haben kann, ist Windstille.

Die Wuth eines solchen Cyclon, wie dergleichen rotirende Stürme gemeinschaftlich benannt werden, übersteigt bisweilen alle Vorstellung, und nur derjenige, welcher ihn selbst erlebt hat, vermag sich einen Begriff davon zu machen. Wenn man erfährt, daß auf Barbadoes durch einen Orkan vier 24-Pfünder aus einer Batterie aufgenommen und mehre hundert Schritte weit durch die Luft fortgeführt wurden*), so mag man ermessen, welches Unheil solche schrecklichen Naturerscheinungen anzurichten vermögen.

Es ist jedoch weniger die eigentliche Kraft des Sturmes, als seine Drehung, welche den Schiffen so gefährlich wird und ihnen so häufig den Untergang bereitet, wenn sie in die Nähe seines Mittelpunktes kommen. Ein Schiff kann, wenn es gut gebaut ist, unglaublich viel aushalten. Ein in grader Richtung wehender Sturm erzeugt auch eine regelmäßige See, und bei einer solchen hat ein Schiff mit guten nautischen Eigenschaften und wenn es mit Segeln oder Maschine richtig behandelt wird, wenig zu fürchten, mag der Sturm auch noch so heftig rasen. Es wird unter Sturmsegeln unter

*) Dove, Gesetz der Stürme.

den Wind gebracht, liegt mit dem Kopfe schräg gegen die See und treibt langsam seitwärts ab. Dadurch glättet sein Körper die Wasserfläche an der Windseite, und diese geglättete Fläche so wie sein beständiges Ausweichen bilden einen ausreichenden Schutz gegen die anstürmenden Sturzseeen. Diese rollen bisweilen in solcher Höhe und mit so gewaltiger Kraft an, daß man selbst als alter Seemann glaubt, sie werden das Schiff erreichen und begraben, aber sobald ihr steiler Kamm an das breite Kielwasser kommt, scheint sein Fortschreiten wie durch Zauber gebannt und er bricht ohnmächtig in sich zusammen. Es ist dies eine ganz ähnliche Erscheinung, als wenn man Oel in das Wasser gießt. Bekanntlich wurde dies Verfahren von den alten Griechen und Römern bei ihren Fahrten über See angewendet. Bei stürmischem Wetter befestigten sie vorn an der Windseite ihrer Schiffe einen Oelschlauch, der beständig tropfte Ich habe dies Experiment öfter gemacht und gefunden, daß ein anhaltender Sturm zwar viel Oel gekostet haben mag, aber die Wirkung in der That eine überraschende ist. Ein Tropfen breitet sich so schnell aus, daß er im Augenblick eine Fläche von 10—15 Quadratfuß glättet, an der die See machtlos verläuft und unter Umständen würde das Ausgießen von Oel auch für unsere modernen Schiffe von großem Nutzen sein.

Manche derselben liegen schlecht bei, d. h. sie bleiben nicht mit dem Kopfe auf der See, fallen nach der dem Winde abgekehrten Seite (leewärts) ab, fangen zu segeln an, anstatt seitwärts abzutreiben und ihr Kielwasser geht demgemäß hinter das Schiff. Dann finden die anstürmenden Wellen keinen Widerstand, sie brechen über das Schiff und können ihm verhängnißvoll werden, während eine kleine Quantität Oel, rechtzeitig auf das Wasser gegossen, diese Gefahr abzuwenden oder wenigstens zu verringern vermag.

Bei Cyclonen gibt es jedoch keine regelmäßige See, weil in ihrem Bereiche der Wind je nach der relativen Lage des Schiffes zum Centrum aus allen Himmelsgegenden weht.

Winde sind die Folgen von gestörtem Gleichgewicht der Atmosphäre. Sie wehen immer dorthin, wo die Luft durch Erwärmung oder Niederschlag der in ihr enthaltenen Feuchtigkeit verdünnt ist. Im Mittelpunkte des Cyclons hat diese Verdünnung ihren Höhepunkt erreicht, wie dies der Barometerstand auch angibt. Deswegen strömen die umgebenden Luftschichten von allen Seiten zur Ausgleichung diesem Mittelpunkte zu, und mathematisch genommen wird ein Schiff mit jedem Schritt, durch den es seine Position zum Centrum ändert, auch andern Wind bekommen müssen.

Die Folge davon ist, daß auch die von den Winden erzeugten Wellen keinen regelmäßigen Gang annehmen können, sondern um so verwirrter werden müssen, je näher sie sich dem Centrum des Sturmes befinden, und zuletzt nur noch ein furchtbares Chaos kochender und schäumender Wasserberge bilden, die in titanischem Kampfe gegen einander toben und jedes Menschenwerk erbarmungslos vernichten.

Bis vor zwanzig Jahren standen die Cyclone als die schlimmsten Feinde der Schifffahrt da. Sie vernichteten ganze Flotten, und in welcher Weise sie gefährlich wurden, mag daraus erhellen, daß noch vor 50 Jahren die Holländer von den drei Schiffen, welche sie jährlich von Java aus durch das chinesische Meer nach Japan entsandten, durchschnittlich nur auf die glückliche Rückkunft eines derselben rechneten.

Dem englischen Oberst Reid und unserm Dove haben die Seeleute es zu danken, daß diese unheilvollen Phänomene viel von ihrem Schrecken verloren haben. Jene beiden ausgezeichneten Physiker haben entdeckt, daß die rotirenden Stürme ganz bestimmten Drehungsgesetzen unterworfen sind, und diese Gesetze geben den Schiffen gleichzeitig die Mittel an die Hand, den Cyclonen in den meisten Fällen entweder ganz auszuweichen oder wenigstens das Centrum zu vermeiden.

Die Drehung erfolgt nämlich ausnahmslos im Norden des Aequators von rechts nach links, gegen den Zeiger einer Uhr, und auf der südlichen Halbkugel von links nach rechts oder mit dem Zeiger der Uhr.

Diese Thatsache, so wie daß die umgebenden Luftschichten stets in der Richtung der Tangente auf die Peripherie des rotirenden Windkörpers wehen, ermöglichen es den Seeleuten, die Richtung zu ermitteln, in der sie sich vom Centrum des Sturmes befinden, und das quantitative Fallen oder Steigen des Barometers sowie die Stärke des Windes geben ihnen einen Anhalt dafür, welche Bahn der Sturm beschreibt.

Die Bestimmung der Richtung ist sehr einfach. Da im Norden des Aequators die Drehung von rechts nach links stattfindet und die Winde tangential auf das Centrum wehen, so heißt die Regel: „Drehe dich mit dem Gesicht gegen den Wind, dann liegt das Centrum im rechten Winkel rechts, im Süden des Aequators jedoch links von dir.“ Ist der Wind also z. B. Ost, so liegt das Centrum auf der nördlichen Halbkugel Süd, auf der südlichen Nord von dem betreffenden Schiffe.

Die Bestimmung der Bahn macht mehr Schwierigkeiten; der Wechsel der Windrichtung und der Barometerstand müssen dabei in Betracht gezogen werden. Die Erfahrung hat ergeben, daß ein bestimmter Barometerfall die ungefähre Entfernung vom Mittelpunkte kennzeichnet. Fällt das Barometer in einer Stunde 2 Linien, in der nächstfolgenden aber 4, so nähert sich der Cyclon, während er umgekehrt sich entfernt, und die Windrichtung gibt an, welchen Weg er nimmt.

Nach obigem Beispiele befand sich auf der nördlichen Halbkugel bei Ostwind das Centrum Süd vom Schiffe. Fällt nun das Barometer und ändert sich die Windrichtung nicht, so ist dies ein Zeichen, daß der Cyclon näher kommt und zwar grade auf das Schiff zu, dessen Richtung gegen ihn dieselbe bleibt. Geht der Wind jedoch z. B. auf Südost, so liegt das Centrum in Südwest und marschirt südlich bei dem Schiffe vorbei.



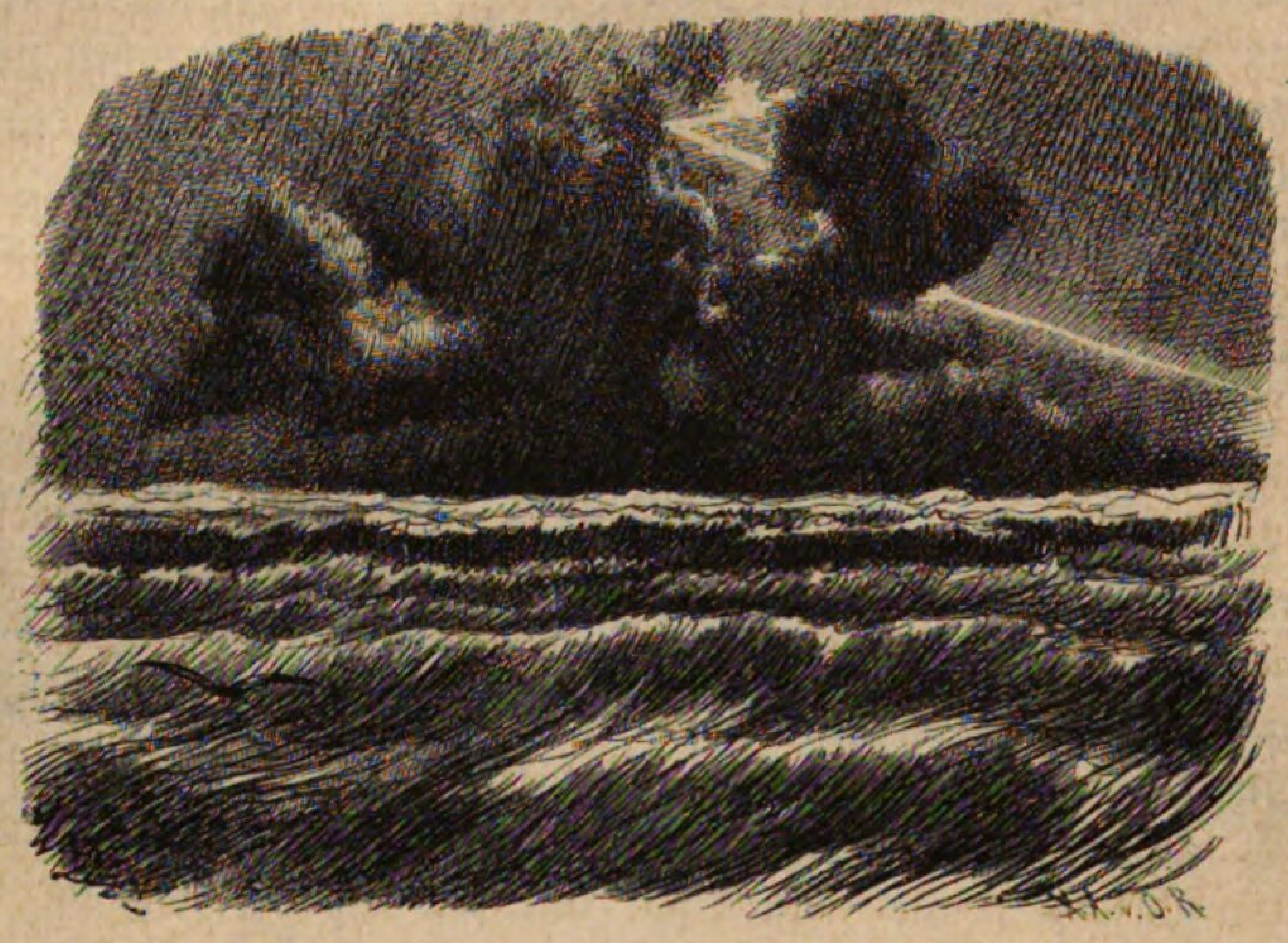
Frauenlob. Arcona.

„Arcona“ und „Frauenlob“ im Typhon in den Ostindischen Gewässern.

Im ersten Falle muß letzteres so schnell wie möglich entfliehen und zwar dadurch, daß es im rechten Winkel von der Bahn des Sturmes absegelt; im gegebenen Beispiele also nach Westen; im letzteren Falle darf es dagegen nicht westlich gehen, weil der Sturm dort hinzieht.

Natürlich hat der Seemann bei solcher Gelegenheit noch viele andere Punkte, den Zustand der See und der Witterung 2c. in das Auge zu fassen und danach seine Manöver zu modificiren, aber jedenfalls hat die Entdeckung des Gesetzes der Stürme ganz unberechenbaren Nutzen gestiftet und bereits viele hunderte von Schiffen, welche die daraus abgeleiteten Regeln befolgten, vor sicherem Untergange gerettet.

Leider vermochten sie den unglücklichen Schuner „Frauenlob" vor seinem tragischen Geschicke nicht zu bewahren. Nicht immer hat es der Seemann in der Hand, der drohenden Gefahr zu entrinnen. Bisweilen gebricht es ihm an Seeraum, um den rettenden Curs einzuschlagen. Untiefen oder Land versperren ihm den Weg; er muß dann willenlos den Sturm über sich hereinbrechen lassen und auf Gottes Hilfe vertrauen. In offenem Wasser kann möglicher Weise das Schiff noch gerettet werden; von Land belegt und ohne den Schutz eines sicheren Hafens ist es bei einem Orkan fast immer unrettbar verloren.



Der Untergang des „Frauenlob“.

In dem ebenerwähnten Falle befanden sich die Schiffe „Arcona“ und „Frauenlob“ am 2. Septbr. 1860. Die „Elbe“ war wegen nothwendiger Reparaturen in Singapore zurückgeblieben, die „Thetis“ hatte den Weg durch die Formosa-Straße zwischen dieser Insel und China eingeschlagen, die „Arcona“ mit der Gesandtschaft an Bord wählte die Van Diemensstraße im Süden von Formosa und hatte den „Frauenlob“ bei sich, um ihn durch etwaige Windstillen oder Gegenwinde zu schleppen.

Die Schiffe waren bis zum 1. September bereits auf 40 Meilen in die Nähe von Jeddo gekommen. Bei der flauen östlichen Briese hatte die „Arcona“ Dampf gemacht und bugsirte den Schuner. Das Ziel der Reise war bald erreicht; schon hoffte man am folgenden Tage in die Bucht von Jeddo einzulaufen, als das Geschick hemmend dazwischen trat und ein unbarmherziges Halt gebot.

Am Abend frischte die Briese auf, aber ihr Hauch hatte nichts Wohlthuendes, er war schwül und drückend, wie vor einem Gewitter. Der Himmel war klar, aber die Sterne funkelten in unheimlichem Glanze, und am südöstlichen Horizonte stand eine dunkle Wolkenbank. Sie verschmolz fast mit dem Wasser, aber oft flammte ein matter Lichtschein, ähnlich wie ein fernes Wetterleuchten aus

ihr auf und alsdann traten ihre scharfen schwarzen Ränder hervor. Das Barometer, dieser treue und zuverlässige Freund der Seeleute, begann zu fallen, doch sein Sinken war noch sehr gering, kaum ein Hundertstel Zoll in der Stunde. Auch die See war noch regelmäßig und nicht hoch, und wenn ein Teufun im Anzuge war, mußte man, um die nöthigen Maßregeln zu treffen, jedenfalls erst deutlichere Anzeigen seiner Richtung und Bahn abwarten. Allmählich wuchs die Briese; um Mitternacht stellte sich unregelmäßige See ein und das Barometer fiel langsam weiter. Die Fahrt der Schiffe verminderte sich, und die Maschine konnte nur mit Mühe vorwärts kommen. Trotzdem wurde weiter gedampft; man war immer noch nicht gewiß über die Bahn des Teufuns, wenngleich es keinem Zweifel mehr unterlag, daß ein solcher heraufzog. Aber es war noch die Möglichkeit vorhanden, vor ihm vorüberzukommen und man wurde in dieser Annahme bestärkt, als sich der Wind etwas weiter nach Osten drehte. Außerdem war es geboten, möglichst weit von der unter Lee befindlichen Küste Japans abzuarbeiten, um freieren Seeraum zu haben, wenn der Wind sich südlich zog und stürmisch wurde.

Nach Mitternacht trat das letzere ein; die drohende Bank in Südosten rückte höher hinauf, der Flammenschein über ihren gezackten zerrissenen Rändern wurde heller und häufiger; bisweilen zuckten aus ihr grelle Blitze bis zum Zenith empor, und einzelne schwarze Wolken jagten mit rasender Schnelle über die flackernden Sterne.

Gegen 4 Uhr morgens wußte jeder an Bord, daß man schweren Stunden entgegenging. Der Wind hatte sich nicht weiter gedreht, und daraus ging hervor, daß der Sturm seinen Weg gerade auf die Schiffe nahm. Das schneller und schneller fallende Barometer, die immer verwirrter auflaufende See und der wachsende Wind ließen auch keinen Zweifel darüber, daß er mit raschen Schritten heraufzog. Die Nähe des Landes gestattete kein Entfliehen, man mußte der Gefahr die Stirn bieten und das weitere erwarten. Alle Maßregeln gegen bevorstehendes schlechtes Wetter wurden zeitig getroffen. Bramraaen und Bramstangen wurden an Deck genommen, um die Toppen zu erleichtern, Boote, Reserverundhölzer und Geschütze auf das sorgfäligste versichert, alle nicht zur Communication unumgänglich nöthigen Luken gut geschlossen und man versäumte nichts, was seemännische Erfahrung und Vorsicht für solche Fälle geboten. Gegen 3 Uhr morgens waren alle Vorbereitungen getroffen, aber es war auch die höchste Zeit; denn Wind und See nahmen bedeutend zu, und die Bewegungen des Schiffes wurden schon sehr heftig. Noch immer bugsirte die „Arcona" den Schuner; zwar vermochte die schwer arbeitende Maschine kaum noch den Widerstand zu überwinden, aber jeder gewonnene Schritt vorwärts war von großem Werthe und entfernte die Schiffe mehr von der gefährlichen Küste. Da ertönte plötzlich ein Krachen; das Bugsirtau des Schuners war gebrochen, und als ob dies ein Signal für den Sturm gewesen, brach auch er unmittelbar nachher mit furchtbarer Heftigkeit los. Die drohende schwarze

Wolkenbank hatte sich bis zum Zenith ausgebreitet, und ihre von Blitzen flammenden Ränder standen jetzt über dem Schiffe. Heulend brauste der erste Stoß durch die Takelung, legte die Corvette fast auf die Seite, und einen Augenblick war die ganze See nur eine kochende schäumende Masse. Dann ließ der Wind etwas nach, die „Arcona" richtete sich auf und die niedergewehten Wellen begannen wieder sich zu Bergen aufzuthürmen.

Doch man ahnte, daß der Stoß nur ein Vorspiel gewesen und noch viel Schlimmeres bevorstand. Es galt die Pause zu benutzen, um das Schiff unter Sturmsegel zu bringen und beizulegen, denn die Maschine war bei solchem Wetter machtlos.

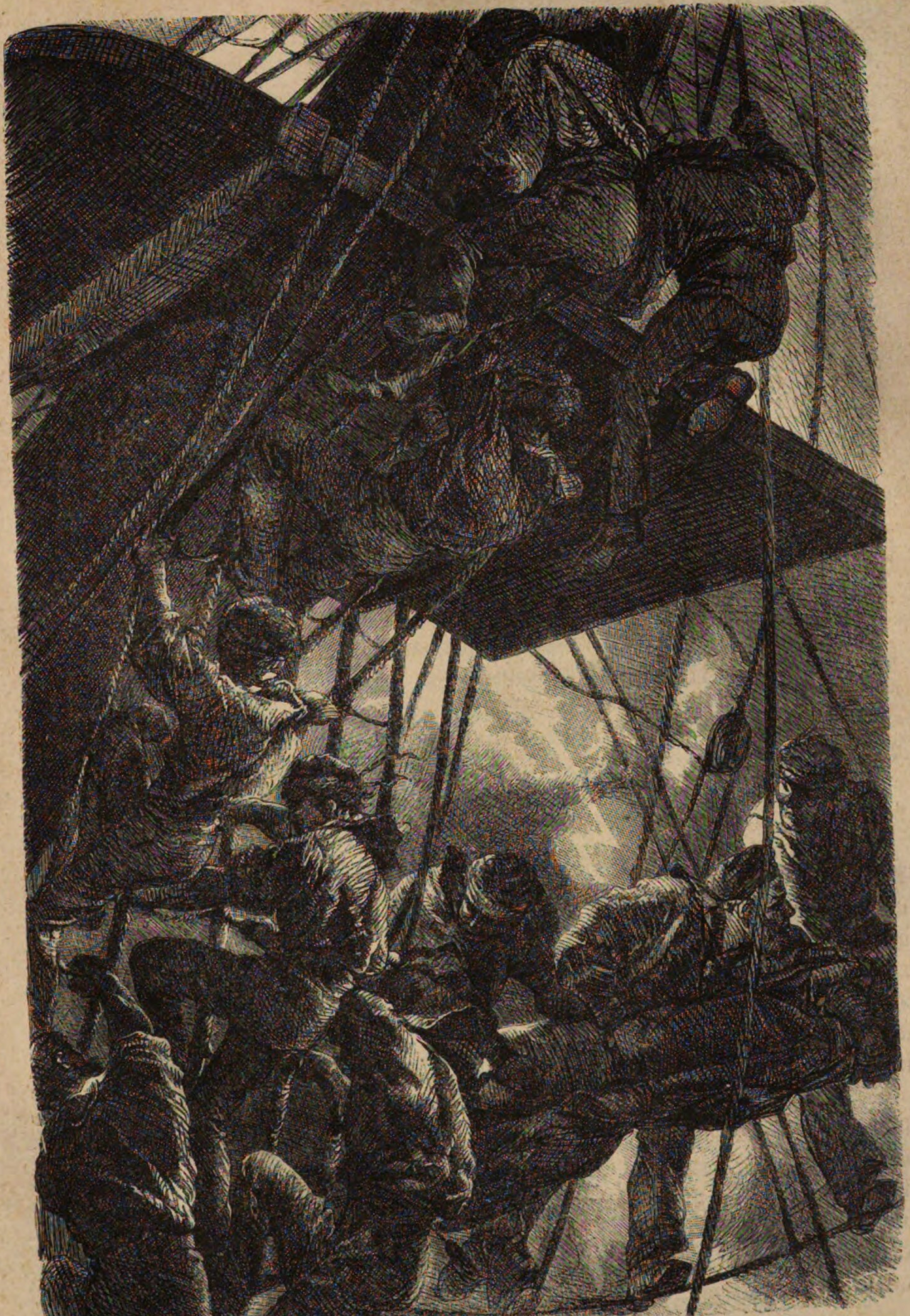
Der Ruf: „Alle Mann auf" hallte durch die Räume des Schiffes und schreckte die Freiwache aus ihrer kurzen Nachtruhe. Halbbekleidet stürzte alles nach oben; denn jeder Seemann weiß, daß wenn dies Commando erschallt, die schleunigste Hilfe nöthig ist.

Das dichtgereffte Großmarssegel soll gesetzt werden. Die Segelberger entern nach oben und es gelingt die Schooten vorzuholen. Kaum steht es, so wälzt sich wieder jene schäumende Wassermasse heran, die der zweite Orkanstoß vor sich her peitscht. Nach wenigen Augenblicken fällt er mit furchtbarer Kraft in das Segel; das Schiff legt sich noch weiter über als vorher, der Mast biegt sich wie ein Rohr unter dem gewaltigen Drucke und die Luvwanten stehen wie Eisenstangen. Es springt das eine Schoot des Marssegels, es peitscht zwei, drei Mal, dann ist es verschwunden, und nur ein paar kleine Fetzen sitzen noch an der Raa. Es war ein Glück, daß es so kam, sonst wäre der Mast gegangen, er stand zum Brechen. Jetzt lag das Schiff nur vor Stengestagsegel und Sturmbesan bei, aber selbst diese beiden kleinen Segel waren fast schon zu viel für den Sturm, der mit anhaltender Wuth tobte, und immer höhere Wasserberge aufwühlte.

Die Uhr war inzwischen fünf geworden, und der Tag begann zu grauen. Mit Besorgniß spähten die Blicke nach dem Schuner. Etwa eine halbe Meile in Lee wurde er entdeckt; er lag unter dichtgerefftem Großsegel bei. Wenngleich sein Rumpf bisweilen hinter den hohen Wellen gänzlich verschwand, wehrte sich das kleine Fahrzeug offenbar tapfer gegen das furchtbare Wetter. Dichter Regen, der jetzt in Strömen vom Himmel zu gießen begann, entzog ihn dem Auge, aber auf der „Arcona" war man beruhigt; er hatte sich als in tüchtiges Seeschiff gezeigt.

Wilder und wilder raste der Sturm, höher und höher thürmten sich die Wogen; die Luft wer undurchsichtig und mit Wasserdampf gefüllt. Oben in den Lüften hörte man ein unheimliches Tosen, als ob ferner Donner rollte, aus den schwarzen Wolkenmassen sprühten nicht mehr einzelne Blitze, sondern ganze Strahlenbündel. Das Schiff ächzte in allen seinen Theilen, als fühlte es die schreckliche Noth des Augenblicks und fürchtete in dem übermenschlichen Kampf zu unterliegen.

Und doch stand das Schlimmste noch bevor! Das immer schneller fallende



Barometer und der feststehende Wind kündeten das baldige Anrücken des vernichtenden Centrums. Stumm sahen sich Officiere und Mannschaften an. An Commandos war nicht mehr zu denken; das Heulen des Sturmes, das Brausen der See hätten jedes Wort ungehört verschlungen; aber es wäre auch sonst nutzlos gewesen. Bei solchem Wetter ist der Menschenmacht eine Schranke gesetzt; sie vergeht vor der Gewalt der Elemente und kann nur Gott ihr Geschick anheimstellen.

War es möglich, daß der Sturm noch heftiger toben konnte und, wenn dies der Fall, konnte das Schiff einem solchen Winde widerstehen? Es war nicht denkbar und dennoch steigerte sich die Wuth des Teufuns zu immer größerer Höhe. Die Corvette lag mit der Leeverschanzung zu Wasser, zwei ihrer Boote wurden fortgerissen, Sturzseen brachen über das Verdeck und schwemmten alles fort, was nicht auf das solideste befestigt war. Die Mannschaften hatten sich nach hinten geflüchtet und sich mit Tauen festgebunden, um nicht über Bord gespült zu werden; der Regen ließ nach, aber der vom Winde gepeitschte Wasserdampf hüllte das Schiff in einen so dichten Nebel, daß man keine zwanzig Schritt weit sehen konnte.

Dazu das Brüllen des Orkans, das Brausen der See, das unheimliche immer lauter werdende Tosen in den Lüften, die flammenden Blitze — da mochte wohl dem Muthigsten sich der Gedanke aufdrängen, die letzte Stunde sei gekommen. Niemand glaubte auch mehr an Rettung in einem so beispiellosen Kampf der Elemente, denn niemand von der Besatzung hatte irgend dem Aehnliches je erlebt. Da auf einmal, als die furchtbarsten Kräfte der Natur entfesselt schienen, wurde es still; nicht in der strengsten Bedeutung des Wortes, aber im Verhältniß zu wenigen Minuten vorher. Doch die Stille war grausenerregend; jeder wußte, daß der Mittelpunkt des Teufuns jetzt über das Schiff fortging und er nach kurzer Pause mit derselben Kraft von neuem losbrechen würde. Auch gab die Stille dem Schiffe keine Erleichterung, sondern gefährdete es fast noch mehr als der Sturm. Seine gegen die Masten wirkende Kraft hatte es nach einer Seite überliegend gehalten; jetzt fehlte dieser Druck und die über alle Beschreibung verwirrte und von allen Seiten zu steilen Bergen sich aufwälzende See warf die hilflose Corvette in erschreckender Weise umher, so daß jeden Augenblick die Masten aus dem Schiffe zu fliegen drohten.

Fast 10 Minuten währte dieser entsetzliche Zustand, dann tobte der Orkan wieder mit alter Wuth, aber fast wurde er mit Freude begrüßt, denn er machte den Bewegungen ein Ende. Gleichzeitig zog sich der Wind auf Ost, ein Zeichen, daß das Centrum seine Lage gegen das Schiff verändert. Ein schwacher Hoffnungschimmer leuchtete der schwergeprüften Besatzung; das Schwerste war überstanden und wenn auch weder Sturm noch See abgenommen hatten, mußte dies allmählich geschehen. Das Steigen des mit ängstlich harrenden Blicken beobachteten Barometers bestätigte dies. Wie ein Lauffeuer pflanzte sich die frohe Kunde von Mund zu Mund: „Das Barometer steigt!" und der alte Muth kehrte

in die Herzen zurück. Das Schiff hatte sich bis jetzt bewährt, da durfte man wohl auch ferner Hoffnung hegen. Doch plötzlich wurde sie wider vernichtet. Die Luvwanten des Großmastes gaben nach. Sie zu zerreißen vermochte der Sturm nicht, aber sie zogen sich allmählich unten an den Jungfern aus den Bändseln. Schon hatten sie sich einige Zoll gereckt und der Mast bog sich gefährlich nach Lee über. Noch ein paar Zoll, dann verlor er seinen Halt, riß die andern mit sich und das Schiff wäre dann in diesem Chaos als Wrack verloren gewesen.

Deshalb mußte es unverzüglich mit der andern Seite gegen den Wind gelegt werden um die gegenüberliegenden und nicht angestrengten Wanten zum Halten zu bringen. Jeder sah die drohende Gefahr und versuchte mit Einsatz seines Lebens zu helfen. An Segel setzen war nicht zu denken; sie wären wie das Großmarssegel zu Atomen zerfetzt, deshalb sollten die Matrosen als solche dienen. Sie wurden in das Luvfockwant hinauf beordert, um durch ihre Körper eine Fläche für den Druck des Windes auf das Vordertheil des Schiffes zu bilden und es auf diese Weise herumzubringen. Vergebens! Den Leuten wehten die Kleider vom Leibe, aber das Schiff blieb wie angemauert in seiner Lage. Das letzte Rettungsmittel war, den Besanmast zu kappen, weil seine Fläche den Winddruck auf das Vorderschiff paralysirte. Schon standen die Zimmerleute fertig, um ihre Aexte wirken zu lassen, doch wollte der Capitän zuvor sehen, ob die Maschine nicht helfen könne. Die zurückgeschobenen Feuer wurden aufgefrischt und der schwarze Kohlendampf mischte sich mit den schwarzen Wolken des Himmels. „In fünf Minuten ist Dampf auf!" ließ der Maschinist rapportiren. O! wie unendlich lang waren diese fünf Minuten, mit welcher Spannung hingen die Augen an den Wanten, die mit jedem Windstoß, jedem Ueberholen weiter reckten!

„Das Schiff fällt!" rief es plötzlich aus aller Munde, und Freude strahlte auf den Gesichtern. Ja, es fiel wirklich ab, sein Kopf drehte sich allmählich leewärts. Der Maschinist hatte Oel und Terpentin auf die Flammen gießen lassen, um sie anzufachen; noch vor der angegebenen Zeit war so viel Dampfdruck erzeugt, um die Schraube in Bewegung zu setzen, die Corvette bekam etwas Fahrt und gehorchte dem Ruder.

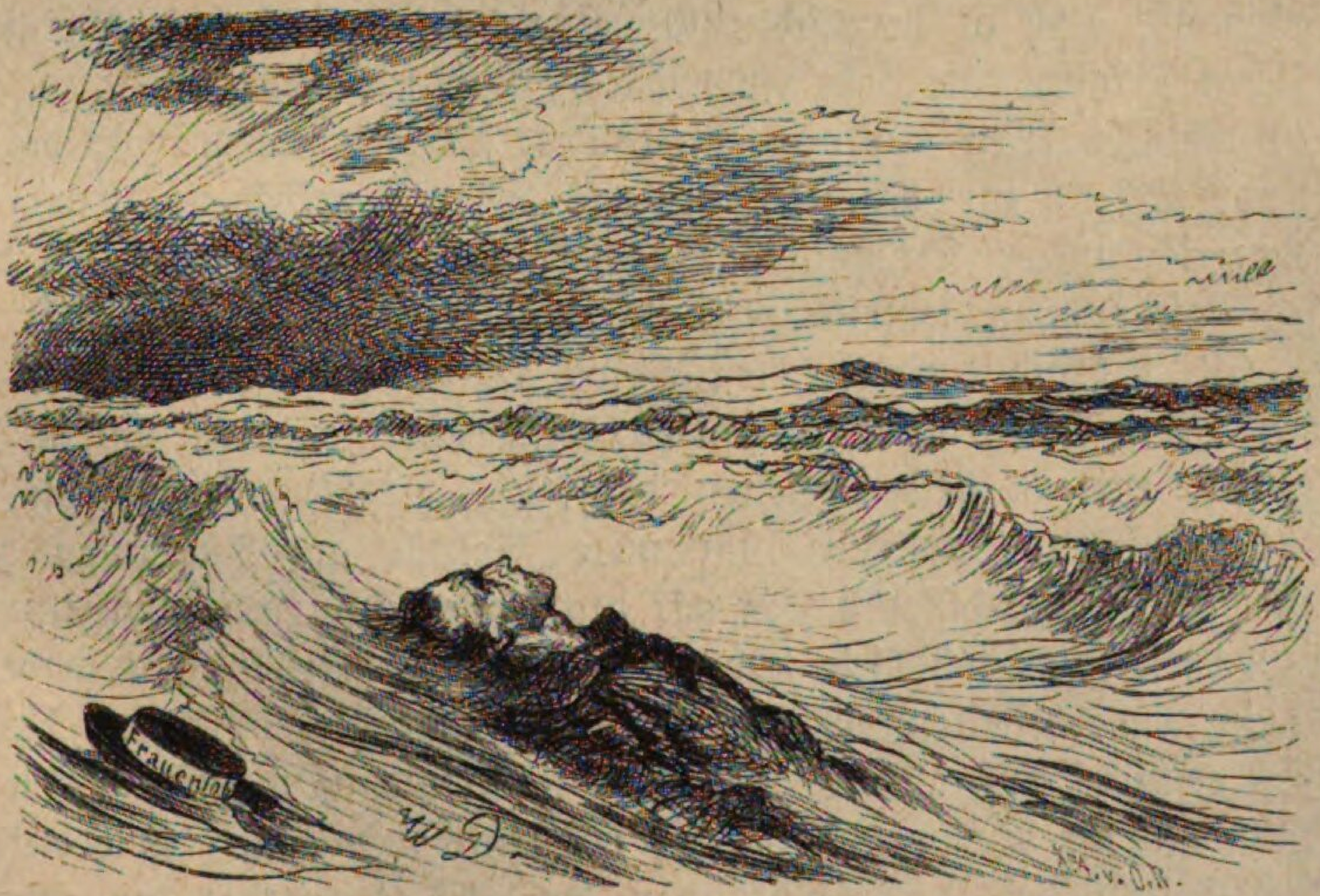
Eine Centnerlast fiel jedem vom Herzen, als das Schiff glücklich und, ohne bei dem gefährlichen Manöver schwere Sturzseen überzunehmen, über den andern Bug gelegt war. Man fühlte sich gerettet, und offenbar hatte der Wind auch schon etwas abgenommen. Das Schiff lag zwar jetzt mit dem Kopfe nach Land zu, aber das Schlimmste war überwunden. Das furchtbare Centrum war passirt, das Barometer stieg und der Wind zog sich allmählich südlicher, so daß man sich wieder vom Lande entfernen konnte. Auch andere Zeichen deuteten auf eine Wendung zum Besseren. Der Wasserdampf war weniger dicht, die starre schwarze Wolkenmasse zerriß und zeigte Lichtstellen, der Gesichtskreis erweiterte sich, und die See lief nicht mehr so hoch.

Die eigene Gefahr wurde nun vergessen, aber aller Augen waren auf den Horizont gerichtet, um den Schuner zu suchen. Um fünf Uhr hatte man ihn zuletzt gesehen, jetzt war es zehn. War es denkbar, daß das kleine Fahrzeug fünf Stunden lang diesen Kampf aushalten, solchem Wind und solcher See Trotz bieten konnte? Der Verstand antwortete: „Nein", aber das Herz wollte an die Möglichkeit nicht glauben und deshalb strengte jeder die Augen an, um seine Mastspitzen zu entdecken.

Es war vergebens; der Teufun hatte sein Opfer gefordert; der Schuner war in der Tiefe begraben. Vier Officiere, ein Arzt, ein Verwalter und 50 Matrosen waren mit ihm versunken.

Gegen Mittag war das Unwetter vorüber, der Himmel lachte blau auf die sich beruhigende See nieder; alle Mann waren beschäftigt, die Zerstörungen des schrecklichen Morgens wieder zu repariren, und abends steuerte die „Arcona" unter schwellenden Segeln ihrem Ziele zu.

Am 4. September lief sie in die Bucht von Yeddo ein. Die japanesische Regierung schickte sofort ein Dampfschiff aus, um den „Frauenlob" aufzusuchen, aber nach mehrtägigem Forschen kehrte jenes mit der traurigen Kunde heim, daß keine Spur des unglücklichen Fahrzeuges zu entdecken sei. Mit ihm zusammen war die englische Kriegsbrigg „Camilla" mit 120 Mann Besatzung in dem Teufun verloren, der seinen verheerenden Weg nach der Küste von China nahm und dort am 3. September über hundert chinesische Dschunken an den Klippen zerschmetterte.



Bis vor kurzem nahm man an, daß diese gefährlichen Wirbelstürme auf die Region der Tropen beschränkt seien und glaubte sich deshalb außerhalb der Wendekreise gegen sie gesichert. Die Meteorologie, welche auf Anregung Maurys und

Doves in den letzten Jahrzehnten einen so hohen Aufschwung genommen, hat jedoch nachgewiesen, daß die Cyclone im indischen Ocean bis südlich vom Cap der Guten Hoffnung hinunter reichen und die westindischen Orkane aus dem Golf von Mexiko nicht selten mit verheerender Wuth in die Nordsee vordringen. Ein anderes Schiff der preußischen Marine, die vielbeklagte Corvette „Amazone" fand ein Jahr später im November 1861 in dem Ausläufer eines solchen Orkans unweit der holländischen Küste ihren Untergang, und Beobachtungen vier anderer preußischer Schiffe, welche sich während jenes Sturmes auf verschiedenen Punkten der Nordsee befanden, haben ergeben, daß das Centrum in unmittelbarer Nähe des unglücklichen Schiffes vorübergegangen sein muß. Sechs Officiere und zwei und zwanzig hoffnungsvolle Cadetten wurden mit ihr begraben.

Die fernere Dauer der Expedition verlief ohne weitere ernstliche Unfälle für das Schiff, wenn auch die Besatzung durch giftige klimatische Einflüsse und sonstiges Unglück fast decimirt wurde.

Nach ihrer Rückkunft zu Ende des Jahres 1862 wurde die „Arcona" außer Dienst gestellt und lag während des folgenden Jahres an der Danziger Werft. Das Frühjahr 1864 rief sie jedoch wieder in Thätigkeit, und das Schiff, welches in fernen Oceanen auf friedlicher Mission die preußische Flagge in Ehren hoch getragen und in schwerem Kampfe mit den Elementen die Tüchtigkeit deutscher Seeleute und deutscher Schiffsbaukunst erprobt hatte, war bestimmt, auch in heimischen Gewässern im Kampfe mit übermächtigen menschlichen Feinden dafür ein ruhmvolles Zeugniß abzulegen.

Der dänische Krieg war ausgebrochen. Unsere Armee drängte die Dänen Schritt vor Schritt zurück und stand vor den Düppelhöhen. Ein etwaiger Flankenangriff unsrer Dampfkanonenboote auf die dänische Stellung bedrohte diese so, daß er von feindlicher Seite um jeden Preis verhindert werden mußte. Ehe deshalb unsere Häfen eisfrei waren, rüsteten die Dänen ihre gesammte Flotte aus, und ein starkes Geschwader sammelte sich im Norden von Rügen, um an beiden Seiten der Insel zu kreuzen und die in den innern Rügenschen Gewässern stationirte Flottille am Auslaufen zu hindern. An größeren Schiffen hatten wir den Dänen nur zwei entgegenzustellen; aber trotzdem scheuten sich diese nicht, den Kampf aufzunehmen, und der „Arcona" war es vorbehalten, im Angesicht des Vorgebirges, dessen Namen sie trägt, den ersten Schuß auf die Dänen zu thun und in mehrstündigem heißen Kampfe die Flagge der jungen Marine mit Ehre und Ruhm zu bedecken.

Das Gefecht bei Jasmund war die erste Kriegsthat der preußischen Flotte und sie entsprach vollständig den Hoffnungen, welche das deutsche Volk auf sie gesetzt.



Loreley. Nymphe Skiold. Arcona. Sjalland.

Das Gefecht bei Jasmund am 17. März 1864.

Das Gefecht bei Jasmund.

Der 17. März 1864 brach als ein herrlicher Frühlingstag an. Klar und goldig tauchte die Sonne aus der Ostsee empor und küßte die smaragdenen Fluten. Wie ein endloser Spiegel breitete sich die von keinem Windhauche getrübte Wasserfläche vor dem Beschauer aus, und nur leise rauschten die Wellen an den Strand.

Ein weißlicher Nebelstreif, der Vorbote dauernd schönen Wetters, lagerte wie ein Schleier über dem Seestrande und dem Hafen von Swinemünde. Anfänglich ragten aus ihm nur die Mastspitzen der Schiffe und der riesige Feuerthurm hervor, dessen Glaskuppe wie ein Diamant im Lichte der Frühlingssonne strahlte. Als diese jedoch höher stieg, zertheilte er sich und enthüllte dem Auge den Anblick des ganzen Hafens.

Am Ausgange des letzteren lagen am Bollwerk befestigt zwei größere Dampfschiffe, die beide sich zum Abgange vorbereiteten. Aus ihren Schornsteinen wirbelten dunkele Rauchsäulen in die Lüfte, Boote waren beschäftigt, die Festmacheketten von den Pfählen zu lösen, und das weiße Wölkchen, welches über den Dampfrohren spielte, zeigte, daß die bewegende Kraft bald stark genug sei, um die Maschine in Thätigkeit zu setzen.

Trotz der frühen Morgenstunde waren hunderte von Menschen auf dem Bollwerk versammelt. Nicht bloße Neugierde hatte sie so zeitig hinausgelockt, ein ernsteres Gefühl zog sie in die Nähe der beiden Schiffe.

Auf dem größeren stiegen jetzt im Kreuztop vier kleine Bälle auf und

entfalteten sich oben zu bunten Flaggen. „Den Bewegungen des Admirals folgen!“ bedeutete das Signal und auf dem kleineren Schiffe flog schnell die blaue Antwortsflagge unter die Bagienraa.

Die letzten Taue lösten sich von den Pfählen, die Propellerschrauben setzten sich langsam in Bewegung, und majestätisch aus dem Hafen gleitend dampften die beiden Schiffe seewärts.

An Top und Gaffel wehten Wimpel und Flagge aus. Der preußische Aar flatterte hoch in den Lüften und richtete seinen Flug nach Norden dorthin, wo er am gestrigen Tage den Feind erspäht.

Die Zuschauer am Lande sahen schweigend den Schiffen nach; sie wußten, wohin sie gingen und deshalb durchzog ein banges Gefühl ihre Brust.

Auf der Höhe von Jasmund kreuzte das dänische Geschwader, Capitän (jetzt Viceadmiral) Jachmann hatte es am 16. recognoscirt, heute am 17. ging er mit „Arcona“ und „Nymphe“, letztere unter Befehl des damaligen Capitänlieutenants, jetzigen Capitäns zur See Werner hinaus, um den Feind anzugreifen und die ersten Lorbeeren für die junge preußische Marine zu pflücken.

Es war ein kühnes Unternehmen, und wohl mochte der Gedanke an den möglichen Ausgang das Herz der Zurückbleibenden beengen. Sechs größere Schiffe mit über 170 Geschützen bildeten die feindliche Macht, welche die Preußen gestern bei Jasmund gesehen und gegen welche Capitän Jachmann jetzt seine beiden Corvetten führte.

Bei Thiessow stieß noch die „Loreley“ zu ihm, ein kleiner Radaviso mit zwei Geschützen, deren das Geschwader nun im ganzen 42 zählte. Auf der „Loreley“ war Capitän (jetzt Contreadmiral a. D.) Kuhn eingeschifft, der Befehlshaber der Kanonenbootsflottille. Er hatte die bei Thiessow stationirte dritte Kanonenbootsdivision unter Capitänlieutenant, (jetzt Capitän zur See) Kinderling vorgezogen und unter Land aufgestellt. Zum Aufsuchen und zum Angriff des Feindes konnte sie nicht verwendet werden. Auf flachem Wasser werden die Kanonenboote mit ihren schweren Geschützen großen Schiffen gefährlich, während sie selbst nur eine geringe Zielfläche bieten, auf offener See können sie sich jedoch mit Hochbordschiffen nicht messen, da diese vor ihnen die größere Geschwindigkeit voraus haben, ihre Distanz wählen können, und mit einer aus der Nähe abgegebenen Breitseite das Schicksal eines Kanonenbootes besiegeln würden.

Die Division konnte deshalb nur zur Unterstützung dienen, wenn sich das bevorstehende Gefecht unter Land zog, die kleine schnelle „Loreley“ mit ihren beiden gezogenen 12-Pfündern durfte sich schon eher hinauswagen und schloß sich deshalb den Corvetten an.

Capitän Kuhn hatte früh morgens nach Norden recognoscirt und die Dänen noch in der gestrigen Stärke auf der Höhe von Stubbenkammer gefun-

den. Ihr Admiral machte es sich bequem; er blockirte die von ihm erfundene „Bai von Stettin" von der Nordseite Rügens aus.

Die Preußen mußten ihre Gegner zehn Meilen weit vom Hafen aufsuchen, ein Umstand, der die muthige That noch viel gewagter machte, ja sie erschien eigentlich als eine Tollkühnheit, die sich nur durch das Vertrauen rechtfertigte, welches Capitän Jachmann auf die Tüchtigkeit seiner Schiffe, seiner Geschütze und namentlich seiner Mannschaften setzte und setzen durfte.

Seit 16 Jahren besaß Preußen eine Marine, wenn auch nur noch klein an Zahl. Es hatte sich bis dahin keine Gelegenheit geboten, sie im Kampfe zu erproben, wenngleich die preußischen Seeleute auf den friedlichen Expeditionen in ferne Lande längst gezeigt, daß sie einen Vergleich mit andern Nationen nicht zu scheuen brauchten und die Ehre ihrer Flagge hochzuhalten verstanden.

Jetzt galt es aber auch, dem Vaterlande Vertrauen auf die Kriegstüchtigkeit seiner Flottenmannschaften einzuflößen; es galt zu beweisen, daß in ihren Adern dasselbe echt preußische Blut floß, wie bei den Waffenbrüdern von der Armee, die sich auch nie gescheut hatten, einen überlegenen Feind anzugreifen. Wenn heute bei dessen gewaltiger Uebermacht auch auf keinen Sieg gehofft werden durfte, so sollte der Kampf wenigstens dem deutschen Volke beweisen, was seine Kinder zur See werth waren und was es einst von seiner Flotte, wenn diese sich in angemessener Weise vergrößerte, zu erwarten habe.

Diese Idee beseelte Jedermann an Bord, und kühner Muth leuchtete aus den wettergebräunten Gesichtern. Der Gedanke, daß man sich nicht nur mit einem überlegenen, sondern auch mit einem Feinde messen wollte, dem von jeher in der Seekriegführung eine ruhmvolle Geschichte zur Seite stand, hob mächtig das Selbstgefühl; das Bewußtsein, ganz Deutschland blicke am heutigen Tage auf die junge Marine, schwellte die Herzen in gerechtfertigtem Stolze und steigerte mächtig die Energie und Thatkraft jedes Einzelnen. Mit Hingabe und Vertrauen blickten die Matrosen auf ihre Führer, und der Capitän Jachmann durfte deshalb getrost den Dänen entgegengehen. Er wußte, daß er sich auf jeden seiner Untergebenen verlassen konnte, daß jeder seine Schuldigkeit thun und freudig sein Blut verspritzen würde, und unter solchen Umständen konnte selbst ein Unterliegen nur ehrenvoll sein.

„Arcona" und „Nymphe" hatten, ehe sie ihren Curs auf Thiessow richteten, von Swinemünde aus in weitem Bogen eine Recognoscirung nach Osten unternommen. Dieselbe ergab, daß nach dieser Seite kein feindliches Schiff detachirt war, ein Punkt, über den man sich jedenfalls zuvor vergewissern mußte, ehe zum Angriff geschritten wurde, um bei dem erfolgenden Rückzuge nach Swinemünde nicht in die Flanke gefaßt zu werden.

Gegen Mittag befand sich das preußische Geschwader unter der Greifswalder

Oie. Das Wetter war eben so schön geblieben, wie am Morgen, völlige Windstille, ruhige See und heller Sonnenschein.

Um halb zwölf Uhr wurde das Mittagsessen befohlen, und die Schiffe lagen währenddes mit stillstehender Maschine treibend auf dem Wasser. Die natürliche Aufregung, welche unter den Besatzungen herrschte, förderte nicht sehr den Appetit, und nur wenige Bissen wurden genossen. Die meisten Leute blieben auf dem Oberdeck und einer nach dem andern kletterte in die Toppen um nach dem Feinde auszuschauen, obwohl derselbe noch nicht in Sicht sein konnte.

Endlich war die halbe Stunde der Essenszeit vorüber. Die Schläge der Glocken hallten über das Wasser, der Mittagswimpel ging nieder, und an seiner Statt entfalteten sich im Großtop der „Arcona" zwei Signale: „Voll Dampf voraus!" und „Im Kielwasser des Admirals folgen!" Wie ein Zauber berührten diese Befehle die Schiffe und ihre Besatzungen.

Dichte Rauchwolken quollen aus den Schornsteinen, die Fahrzeuge rangirten sich auf eine Kabellänge (120 Klafter) Abstand hintereinander in Linie; die Schrauben wühlten ein breites Kielwasser auf und der scharfe Bug schnitt Schaum werfend durch die Fluten. Der Curs zeigte nordwärts nach der Richtung, wo der Königsstuhl und die Stubbenkammer in bläulichen Tinten auf dem Horizonte schwammen.

Mit Jubelruf wurden die Signale auf den Schiffen begrüßt. Jetzt ging es wirklich vorwärts gegen den Feind und in kurzer Zeit mußte man mit ihm zusammentreffen. Die Spannung der Gemüther wuchs von Minute zu Minute, und die Fernröhre waren suchend auf den Horizont gerichtet. „Segler rechts voraus!" ertönte es von dem Ausguck im Großtop der „Arcona"; er stand am höchsten und hatte das weiteste Gesichtsfeld. Hui! wie enterten die Matrosen die Wanten hinauf! Ein jeder wollte den „Segler" mit eigenen Augen sehen. Mit fliegender Fahrt rauschten die Schiffe dahin, und die Masten des Fremden wuchsen zusehends aus dem Wasser. Neben ihm tauchten jetzt noch mehrere auf, — drei, vier, sechs, ja dort ganz im Norden noch ein siebentes.

Sieben gegen drei! Wollt Ihr nicht umkehren, Preußen? Die Uebermacht ist zu groß, niemand wird Euch darum tadeln.

Die schwarzen Wolken der Schornsteine geben die Antwort. Es werden frische Kohlen aufgeworfen, um noch mehr Glut und Dampf zu erzeugen. Obwohl die Schiffe elf Knoten machen, geht es den Führern noch nicht schnell genug. Ein neues Signal weht von der „Arcona": „Den Feind in offener Ordnung angreifen, Nymphe an Backbord!"

Die „Arcona" mäßigt etwas ihre Fahrt; die schlanke „Nymphe" verläßt die bisherige Kiellinie und schießt mit voller Dampfkraft nach Backbord aus; die „Loreley" folgt und placirt sich zwischen die beiden größeren Schiffe. In wenigen Minuten ist die Angriffslinie hergestellt; die Fahrzeuge laufen auf

Kabellänge Abstand parallel neben einander, „Arcona" auf dem rechten, „Nymphe" auf dem linken Flügel, „Loreley" in der Mitte und alle drei wieder vorwärts mit vollem Dampf, während die Kanonenboote langsam unter Land folgen.

Die Rumpfe der feindlichen Schiffe treten über den Horizont, aber aus ihren Schornsteinen wirbelt kein Rauch. Sie müssen die Preußen gesehen haben, aber offenbar halten sie einen Angriff der winzigen Macht für unmöglich, setzen nur eine Recognoscirung voraus und bleiben mit zurückgeschobenen Feuern treibend liegen.

Vorwärts, vorwärts, preußischer Aar! schlage Deine Fänge in den Danebrog, der Deiner so gering achtet, und zeige, daß Deine Schwingen auch zur See erstarkt sind.

„So viel Dampf wie möglich!" hallt es von der Commandobrücke durch das Sprachrohr in den Maschinenraum, und die schwarzen Gestalten der Heizer fachen die Glut der Kesselfeuer, so viel sie können.

Hurrah! noch eine halbe Stunde, dann wird „Arcona" mit „Seeland", „Nymphe" mit „Skiold" den Tanz beginnen, den Tanz auf Leben und Tod; der Donner der Geschütze und sein Echo an den Kreidefelsen Rügens wird den Tact schlagen, und die „Loreley" wird dazu den Todtengesang anstimmen, wie ihre Schwester auf dem Fels im Rhein.

Da rasseln die Trommeln den Generalmarsch, und gellend schmettert das Horn seinen Ruf dazwischen: „Klar zum Gefecht!"

Wie fliegen die preußischen Blaujacken auf ihre Posten, wie wogt es plötzlich von hunderten von Menschen auf den Verdecken, scheinbar in chaotischem Gewirr ohne Ordnung, ohne Commando, und doch weiß ein jeder genau, was er zu thun hat! Nur die nothwendigen Bewegungen so vieler Menschen auf beschränktem Raume zur Ausführung des gegebenen Befehles täuschen das Auge.

Die Geschützbedienungen holen ihre Handwaffen, Zündnadelbüchse, Säbel, Revolver für den Fall einer Enterung. Dann eilen sie an ihre Kanonen, um die Befestigungen zu lösen, sie zu laden und kampfbereit zu machen. Pulver- und Bombenkammern werden geöffnet; Schiffsjungen stehen an den Luken, um in ledernen Tragen die Kartuschen zu empfangen, die zum Geschoßtransport abgetheilten Leute bilden Ketten, um die todtbringenden Granaten den Geschützen zuzuführen.

Alle Feuer im Schiffe, mit Ausnahme der Maschine werden gelöscht, Pumpen und Spritzen zum Gebrauch fertig gestellt. Die Verdecke werden mit Sand bestreut, um den Füßen Halt zu geben, wenn Blut die Planken schlüpfrig macht, und im untersten Raum unter der Wasserlinie bereiten die Aerzte mit ihren Gehilfen den Verbandplatz vor.

Wer wird der erste sein, dessen zerschossenen Leib man hinunterträgt?

Fort mit den unheimlichen Bildern! Dort ist der Feind, wer denkt an die blutigen Folgen des Kampfes!

Allmählich klärt sich das Chaos; nach wenigen Minuten kehren Ruhe und Ordnung wieder, das Wogen auf den Verdecken hört auf, Jedermann steht schweigend und ernst auf seinem Posten und harrt der Befehle von der Commandobrücke. Die Schiffe sind fertig zum Gefecht.

Doch auch die Dänen sind inzwischen nicht müßig geblieben. Das schnelle Herankommen der Preußen scheint ihnen endlich verdächtig, und sie bereiten sich schleunigst zu ihrem Empfange vor. Sie lassen aufheizen und rangiren sich in zwei Colonnen; die Fregatte „Själland" von 44 Kanonen, mit der Flagge des Contreadmirals von Dockum im Top, führt die östliche, das Linienschiff „Skiold" von 66 Geschützen die westliche. Hinter der „Själland" liegen eine Corvette von 14 und ein gepanzerter Schuner von drei, hinter dem „Skiold" die Fregatte „Tordenskiold" von 34 und noch eine Corvette von 12 Geschützen. Das siebente Schiff, ein Radaviso, steuert nordwärts, wahrscheinlich, um die auf der andern Seite Rügens kreuzende Fregatte „Jylland" zu benachrichtigen.

Noch scheinen die Dänen zu zweifeln, daß die Preußen wirklich ernstlich den Kampf wollen, denn sie kommen ihnen nicht entgegen. Da blitzt es in der Bugpforte der „Arcona" auf. Eine weiße Dampfwolke verhüllt einen



Augenblick das Vorderschiff, der Donner eines Schusses rollt über die Wogen, die Kugel saust pfeifend durch die Lüfte, peitscht beim Aufschlag einige Male das Wasser und versinkt einige hundert Schritt vor dem feindlichen Admiralschiffe in der Tiefe. Der schwere 36-Pfünder auf dem Oberdeck der „Arcona" hat gesprochen; Capitän Jachmann entsendet dem dänischen Admiral einen ehernen Gruß.

Noch immer schweigen die Dänen, doch man sieht sie fertig an ihren Geschützen stehen. Sie erwarten das Näherkommen der übermüthigen Preußen, um sie mit einigen Breitseiten zu vernichten.

Der erste Schuß der „Arcona" fiel auf 4000 Schritt; er war nicht darauf berechnet zu treffen, sondern sollte mehr eine Herausforderung sein, doch bei der schnellen Fahrt verminderte sich in wenigen Minuten die Distanz bis auf 2500 Schritt.

Abermals blitzt es auf dem Oberdeck der „Arcona", doch diesmal ist es auf das Treffen abgesehen. Eine Granate nimmt zischend ihren Flug auf die „Själland"; der Geschützcommandeur hat brav gezielt, und das Geschoß schlägt platzend in den Bug der Fregatte

Der wirkliche Kampf beginnt und nun nehmen auch die Dänen ihn ernsthaft auf. „Själland", und „Skiold" fallen nach Backbord ab; die 55 schweren Geschütze ihrer Breitseiten entladen sich fast gleichzeitig und schleudern unter betäubendem Krachen einen Eisenhagel auf den kühnen Angreifer. Doch dieser hat das Manöver vorausgesehen und ist gleichzeitig ostwärts abgefallen, um von dem Massenfeuer nicht der Länge nach bestrichen zu werden. Dadurch kommen auch seine Breitseitgeschütze zur Geltung und er bleibt die Antwort nicht schuldig, wenngleich er nur 14 Kanonen den 55 des Feindes entgegenzustellen hat.

Jetzt treten auch „Loreley" und „Nymphe" mit in das Gefecht ein. Beide folgen den Bewegungen der „Arcona", die sich durch den Bogen ihres Abschwenkens den ebenfalls vorwärts kommenden Dänen bis auf 1900 Schritt genähert. Die „Loreley" hält ungefähr dieselbe Distanz, die später abschwenkende „Nymphe" ist jedoch nur 1700 Schritt entfernt. Beide unterstützen ihr Flaggschiff auf das kräftigste und feuern mit ihm nur auf die „Själand", die das nächste und auch das schnellste feindliche Schiff ist.

Anfänglich scheint diese die beiden kleineren Fahrzeuge gar nicht zu beachten; sie sowohl wie der „Skiold" beschäftigen sich nur mit der „Arcona". Wahrscheinlich hofft Admiral von Dockum zuerst, diese durch seine Breitseiten kampfunfähig zu machen und danach mit „Nymphe" und „Loreley" leichtes Spiel zu haben. Doch es gelingt ihm nicht; den kühnen Preußen ist heute das Glück besonders hold. Die Dänen feuern elegant, ihre artilleristischen Manöver werden mit einer Sicherheit und Präcision ausgeführt, wie auf dem Exercirplatze, Salve auf Salve erkracht, Wolken von dichtem Pulverdampf verhüllen die Sonne, Granaten und Vollkugeln zischen um die „Arcona", daß beständige Fontänen um ihren Rumpf aufspritzen, aber die meisten gehen zu hoch. Sie zerfetzen das Tauwerk und die Bemastung, einige schlagen auch in den Rumpf, aber ohne weiteren Schaden. Lachend begrüßen schon die Matrosen die dänischen Kugeln, die harmlos über ihren Köpfen dahinschwirren. Sie feuern langsamer, um besser zu treffen, mit scharfem Auge verfolgen sie die fliegenden Geschosse, und jubelnd verkünden sie sich, wenn der Schuß gesessen. Da saust

eine Granate heran. Sie fährt durch die Gig, zerplatzt über der Commandobrücke in unmittelbarer Nähe des Capitän Jachmann und sprüht Verderben um sich her. Der Steuermann und einer von den Ruderleuten liegen zerschmettert auf dem Verdeck, der erste Officier des Schiffes, Capitänlieutenant Berger, grade im Begriff, dem Capitän eine Meldung zu machen und vor ihm stehend, stürzt, an Nacken und Arm schwer verwundet und besinnungslos, von der Commandobrücke, und in der Batterie tödten die durch das Deck schlagenden Sprengstücke einen Matrosen und blessiren zwei andere schwer.

Die ersten Opfer sind gefallen, die „Arcona" hat ihre Bluttaufe empfangen. Ueber die Leichen wird eine Flagge gedeckt, die Verwundeten übergibt man den Aerzten, und über die Blutlachen wird Sand geschüttet. Die Matrosen feuern weiter, das Lachen hat aufgehört, aber sie nehmen noch genauer Ziel, um ihre Kameraden zu rächen.

Der dänische Admiral sieht jetzt, daß sein Plan nicht in der gehofften Weise reüssirt. In der Batterie der „Arcona" schweigt noch kein einziges Geschütz und die gezogenen Kanonen der „Loreley" und „Nymphe" wirken mit einer fatalen Präcision. Er läßt deshalb mit „Skiold" von der „Arcona" ab und beide werfen sich auf die „Nymphe". Arme kleine „Nymphe", wie wird es dir ergehen; 13 Kanonen gegen 110!

Da kommt die erste Breitseite der „Själland" herangesaust. Gut gerichtet, Dänen! fast keins der 22 Geschosse trifft fehl. Vier gehen in den Rumpf, eine 60pfündige Granate reißt gewaltige Löcher aus dem Schornstein, das Dampfrohr wird zweimal durchbohrt, und die übrigen zerfetzen die Takelage. Die platzende Granate verwundet fünf Mann, glücklicher Weise nicht schwer.

Das ist eine schlimme Begrüßung, aber sie wird noch dadurch gefährlicher, daß die großen Löcher im Schornstein den Zug der Kesselfeuer vermindern. Der Dampf fällt, das Schiff verliert an Geschwindigkeit und die Dänen beginnen aufzulaufen. Sie bemerken ihren Vortheil und suchen die „Nymphe" abzuschneiden, Lage um Lage schmettert auf das kleine Schiffchen ein. Das Steuerbordboot wird fortgeschossen, eine Granate platzt in der Grosmars, schlägt Stenge und Eselshoofd in Stücke und setzt das Großsegel in Brand, Stagen und Pardunen kommen von oben gestürzt. Aber auch der „Nymphe" will das Glück wohl und sie bleibt unter diesem Höllenfeuer ziemlich unversehrt. Nur zwei Mann werden noch todt hingestreckt, merkwürdiger Weise gehen die meisten Vollkugeln zu kurz und die Granaten zu hoch.

„Arcona" und „Loreley" helfen so viel sie vermögen. „Själland" muß sehr von deren Geschützen leiden, denn jetzt schwenkt sie abwechselnd rechts und links, um „Arcona" und „Loreley" mit ihren Steuerbord-, und „Nymphe" mit ihren Backbordgeschützen zu beschießen, jedoch begeht sie damit einen großen Fehler. Durch ihr Hin- und Herkreuzen verliert sie an Distanz, und da die „Nymphe" inzwischen durch umgelegte Kupferplatten ihren Schornstein reparirt und durch Theer die Kesselglut frisch angefacht hat, erreicht sie wieder ihre frühere Schnel-

ligkeit. Sie benutzt dies, um zuerst ihre Entfernung vom Feinde bis auf 2000 Schritt zu vergrößern und dann aufzuluven, um ihr vorderes Pivotgeschütz, einen gezogenen 24=Pfünder, zur Geltung zu bringen, der seit einiger Zeit hatte schweigen müssen.

In diesem Augenblick hat die „Själland" vom Backbord die „Arcona" beschossen und dreht wieder, um „Nymphe" und „Loreley" die Steuerbordlage zu geben. Als sie spitz liegt, entladet sich der 24=Pfünder, dessen Geschütz=commandeur — es war der Bootsmannsmaat Heinrich — auf diesen Moment gewartet.

Hunderte von Augen folgen mit Spannung dem Geschosse und mit Hurrah



wird sein Treffen begrüßt. Es schlägt in den Bug der Fregatte und nimmt seinen verheerenden Weg durch die ganze Länge des Schiffes. Zwar luvt die „Själland" noch weiter auf und gibt noch eine Breitseite auf „Nymphe" und „Loreley" ab, die auf letzterer ein Boot fortnimmt und den neben Capitän Kuhn auf der Commandobrücke stehenden Lootsen tödtlich verwundet, dann jedoch schweigt sie plötzlich und bleibt 5—6000 Schritt weiter zurück. Auf

der „Nymphe“ athmet man auf, der gefährlichste Feind ist wenigstens momentan kampfunfähig gemacht — die 24pfündige Granate hat ihre Schuldigkeit gethan.

Jetzt übernimmt der „Skiold“ die Führung des dänischen Geschwaders, er thut sein Möglichstes, um die Preußen zu schädigen, aber ist langsamer als diese. Die Entfernung vergrößert sich allmählich auf 3000 Schritt, und die dänischen Kugeln erreichen die preußischen Schiffe nicht mehr, während der hohe Rumpf des „Skiold“ ihren gezogenen Geschützen als prachtvolle Scheibe dient. Als sich das Gefecht in die Nähe von Thiessow zieht, greifen auch die Kanonenboote mit ein, wenn auch wegen der großen Entfernung (4—5000 Schritt) ohne sichtbaren Erfolg. Die Fregatte „Tordenskiold“ antwortet ihnen jedoch ebenfalls ohne Resultate.

Immer größer wird die Distanz zwischen den beiden Geschwadern, die „Själland“ sucht noch wieder aufzukommen, aber es gelingt ihr nicht. Das Feuern wird von beiden Seiten schwächer, nur die Bugkanonen der Dänen und die Heckgeschütze der Preußen sind noch in Thätigkeit. Endlich schweigen auch sie, die „Nymphe“ feuert um 5 Uhr den letzten Schuß, nachdem der Kampf $2^1/_2$ Stunden gewährt hat.

Die Kanonenboote laufen mit der „Loreley“ nach dem Landtief ein, „Arcona“ und „Nymphe“ dampfen nach Swinemünde zu. Die Dänen folgen ihnen langsam bis etwa zwei Meilen vor dem Hafen; dann kehren sie um und richten ihren Curs nordwärts.

Als die Sonne sich zum Untergange neigte, lagerte sich wieder wie am Morgen eine weiße Nebelbank über die Küste. Der Kanonendonner des Gefechtes war in Swinemünde gehört worden. In bangem Vorgefühl hatten viele Bewohner der Stadt den Feuerthurm erstiegen und durch Fernrohre den Gang des Gefechtes mit klopfendem Herzen beobachtet. Sie sahen, wie die Preußen so hart im Gedränge waren, dann aber entzog der Nebel den weiteren Verlauf ihren Blicken. Viele hunderte von Menschen standen auf den Molenköpfen, zwischen Furcht und Hoffnung schwebend, doch die meisten fürchteten das Schlimmste.

Da tauchte endlich der schwarze Rumpf der „Arcona“ aus dem Dunkel auf, ihr folgte die „Nymphe“, und ein tausendstimmiges Hurrah begrüßte die beiden Schiffe, als sie in den Hafen liefen.

Die Marine darf fortan sich mit Stolz jenes 17. März erinnern.

Sie hatte sich ihres Vaterlandes würdig gezeigt, und dieses weiß seitdem, was es von seinen Söhnen zur See zu erwarten hat.

Capitän Jachmann, der muthige Führer des Geschwaders, wurde zum Contreadmiral ernannt, und das Gefecht bei Jasmund bildet das erste Blatt in der Geschichte unserer jungen Flotte.

Nach Beendigung des dänischen Krieges blieb die „Arcona“ als Wachtschiff in dem neuerworbenen Kieler Hafen in Dienst, wurde jedoch Mitte 1867

durch die „Gefion“ abgelöst, um nach Danzig zu gehen und an der dortigen Werft einer gründlichen Reparatur unterworfen zu werden. Ein Holzschiff, welches fast acht Jahre ununterbrochen im Dienst und dabei Jahre lang in den Tropen gewesen ist, leidet in dieser Zeit fast immer so stark, daß ein Theil seiner Hölzer ersetzt werden muß. Außerdem wurden die verbrauchten Dampfkessel erneut und größer gemacht, wodurch eine vermehrte Dampferzeugung und schnellere Fahrt des Schiffes erzielt wird.

Infolge der Reparatur wurde die „Arcona“ wieder ein vollständig see- und kriegsbereites Schiff und im Herbst 1869 wieder in Dienst gestellt, um zunächst der Eröffnung des Suez-Kanals beizuwohnen und dann eine längere Station in den Westindischen Gewässern zu nehmen. Sie hatte in der schlechten Jahreszeit im Mittelmeere mit sehr schweren Stürmen zu kämpfen und wurde wiederum beschädigt, konnte aber nach einer Reparatur in Malta die Reise fortsetzen.

Die Nachricht vom Ausbruche des Krieges überraschte sie in Nordamerika. Sie erhielt Ordre nach Europa zurück zu kehren und im Biscayischen Meerbusen auf französische transatlantische Postdampfer (Regierungsschiffe) zu passen. Sie lief die Azoren an und ankerte auf der Rhede von Fayol, theils um erlittene Schäden auszubessern und Kohlen einzunehmen, theils um Nachrichten vom Kriegsschauplatze zu erhalten.

Bald darauf lief die Panzercorvette Malcolm ein und blockirte Monate lang die Arcona, die in keiner Beziehung dem Feinde gewachsen war und sich ohne Aussicht auf Vernichung in keinen Kampf einlassen durfte. Der Malcolm war nicht nur gepanzert, sondern ein ganz neues Schiff von großer Schnelligkeit, während die Arcona mit ihrer durch das häufige Sturmwetter auf der Reise beschädigten Maschine kaum noch 6—7 Knoten machen konnte. Außerdem war das französische Schiff mit dem schweren Kaliber von 19 und 21 Centim. armirt, während die Arcona nur zwei 15 Centim. Ringgeschütze und sonst über die Hälfte glatte 30 Pfünder führte.

Im November benutzte letztere jedoch eine passende Gelegenheit, die Blockade zu brechen und ihrer Ordre gemäß im Biscayischen Meerbusen zu kreuzen. Sie that dies 14 Tage lang bei dem furchtbarsten Winterwetter, litt aber so sehr dadurch, daß sie nach Lissabon einlaufen mußte. Der Telegraph meldete natürlich sofort ihre Ankunft nach Frankreich und drei Tage darauf erschienen zwei französische Panzerfregtten im Hafen von Lissabon, um sie zu bewachen. Solchen Gegnern gegenüber, zu denen sich noch ein drittes vor dem Tajo kreuzendes gesellte, war natürlich an ein Auslaufen nicht zu denken und so verblieb die Arcona bis zum Abschluß des Waffenstillstandes, ohne während des Krieges thätig sein zu können. Nach ihrer Rückkehr im März 1871 wurde sie in Wilhelmshafen außer Dienst gestellt und ihre Maschine einer gründlichen Untersuchung unterzogen.

Für friedliche Missionen und als Cadettenschiff wird die Arcona noch

längere Jahre dienen können, als actives Kriegsschiff ist sie aber nicht mehr tauglich, dazu ist sie zu alt und zu langsam.

Ihr Schwesterschiff ist die „Gazelle", die ganz nach demselben Plane gebaut, keiner nähern Beschreibung bedarf. Fast gleichzeitig mit der „Arcona" in Danzig auf Stapel gesetzt, wurde sie jedoch erst 1½ Jahr später fertig. Ihre Maschine war die erste im Inland gebaute große Schiffsmaschine. Sie wurde von einer deutschen Eisenbaugesellschaft geliefert zeigte jedoch, daß damals unsere heimische Industrie den Anforderungen, welche man an sie machen zu können glaubte, noch nicht gewachsen war. Die Marine sah sich deshalb gezwungen, vorläufig ihre Zuflucht wieder zu ausländischen, namentlich zu englischen bewährten Maschinenfabriken zu nehmen.

In der Volksvertretung und der Presse ist mit Bezug auf diesen und ähnliche Fälle der Marine oft der Vorwurf gemacht, daß sie die heimische Industrie nicht begünstige, aber dieser Vorwurf ist durchaus unbegründet und ohne genügende Kenntniß der Verhältnisse erhoben worden.

Eine Regierung hat gewiß die Verpflichtung, die Gewerbthätigkeit des Landes aufzumuntern, soweit anderweitiges Staatsinteresse dadurch nicht geschädigt wird, aber wo dieser Fall eintritt, muß sie davon Abstand nehmen. Die Maschine eines Kriegsschiffes ist für letzteres von der größten Bedeutung. Ist sie nicht so solide, sorgfältig und genau gearbeitet, daß man sich in kritischen Augenblicken auf ihre Leistungsfähigkeit durchaus verlassen kann, so setzt man damit das Schiff auf das Spiel und dies repräsentirt nicht nur eine große Geldsumme, die schon bei Holzcorvetten eine halbe Million übersteigt, sondern auch hunderte von Menschenleben und außerdem einen mehr oder minder großen Theil der vaterländischen Wehrkraft. Es war daher nur gerechtfertigt, wenn die Marine ihre Maschinen so lange aus dem Auslande bezog, bis unsere heimischen Fabriken im Stande sein würden, mit jenen zu concurriren und zuverlässige Maschinen zu liefern.

Daß dies bis vor kurzem nicht der Fall gewesen, lag nicht etwa in der technischen Unfähigkeit unserer Industriellen, sondern einfach an Capitalmangel. Um Maschinen von 400—1000 Pferdekraft zu bauen, bedarf man außerordentlicher und sehr kostspieliger Anlagen, die ein Anlagekapital von vielen hunderttausenden erfordern. Um solche Summen flüssig zu machen, müssen die Unternehmer die Gewißheit haben, daß die Sache rentirt, und diese Gewißheit fehlte bis jetzt. Mit der Vergrößerung unserer Marine und bei dem Aufschwunge, den unsere Handelsmarine in den letzten Jahren genommen, ist diese Aussicht bedeutend näher gerückt, und mehrere in neuerer Zeit entstandene Etablissements zeigen, daß unter solchen Umständen auch das nöthige Geld gefunden wird.

Wenngleich damit noch keineswegs die Gewißheit gegeben ist, daß unsere Technik, die in kleinen Maschinen dem Auslande ebenbürtig ist, auch eben so

gute große liefert, in deren Construction sie noch so wenig Routine hat, so liegen die Verhältnisse doch ganz anders als vor 10 bis 12 Jahren.

Infolge dessen läßt die Marine jetzt fünf größere Maschinen für „Ariadne", „Hansa", „Großer Kurfürst", „Friedrich der Große" und „Borussia" von 400, 600 resp. 900 Pferdekraft im Inland bauen.

Wir wollen von Herzen wünschen und hoffen, daß dieselben gut ausfallen, aber uns Seeleuten, die wir mit den Schiffen fahren und kämpfen sollen und grade von der Zuverlässigkeit der Maschinen so sehr abhängig sind, kann es Niemand verdenken, wenn wir so lange gegen heimische Maschinen protestiren, bis wir die Ueberzeugung gewinnen, daß sie uns in schwierigen Lagen nicht im Stich lassen.

Die „Gazelle" hat nur eine friedliche Geschichte. Sie trat im Jahre 1863 unter Commando des Capitän zur See v. Bothwell eine zweijährige Reise nach Ostasien an, kaperte während des dänischen Krieges in den chinesischen Gewässern zwei dänische Handelsschiffe, nahm aber keinen weiteren Theil am Kriege kehrte 1865 zurück und machte im folgenden Jahre nach Beendigung des östreichischen Krieges eine Reise nach dem Mittelmeer, von wo sie Mitte 1867 heimkehrte. Sie wurde dann in Geestemünde reparirt und ging nach Danzig, um neue und wie die „Arcona" ebenfalls vergrößerte Kessel zu erhalten. Während des Krieges 1870—71 wurde sie nicht in Dienst gestellt, ging aber im Juli 1871 mit Cadetten auf eine längere Expedition nach Brasilien und den westindischen Gewässern.

Die beiden zunächst gebauten Schiffe waren „Vineta" und „Hertha". Ihre Construction fällt in die Zeit, wo man die Entdeckung machte, daß eine größere Länge im Verhältniß zur Breite, als man bisher als Grundsatz im Schiffbau beobachtet, den Schiffen eine größere Schnelligkeit verleihe und da durch diese Aenderung gleichzeitig auch eine relativ größere Tragfähigkeit erzielt wurde, verschaffte sie sich bald in allen Marinen Geltung. Das frühere Verhältniß der Breite zur Länge war 1 : 4½, seit zehn Jahren ist es aber beständig gewachsen und stellt sich gegenwärtig wie 1 : 6. Man hat auch verschiedene Experimente mit 1 : 6½ und 7 gemacht, ist jedoch wieder auf 1:6 zurückgekommen, weil dies sich als das Vortheilhafteste erwiesen hat. Unsere drei fertigen großen Panzerschiffe sind, wie bereits früher bemerkt, nach diesem Princip erbaut.

„Vineta" und „Hertha" wurden 10 Fuß länger als „Arcona" und „Gazelle" gemacht, wodurch auch ihr Tonnengehalt um 125 Tonnen wuchs. Ebenso wurde die Maschine etwas vergrößert, um die bessere Schiffsform auch besser auszunutzen. Man construirte sie auf 400 Pferdekraft statt 368 und brachte dadurch die Schiffe auf eine Geschwindigkeit von 12½ Knoten, gegen 10 der „Arcona", ein Vortheil, der allerdings sehr groß war. In jeder andern Beziehung, Breite, Tiefgang, Bemastung, Armatur ꝛc. bleiben sie der „Arcona" vollständig gleich und dürfen daher ebenfalls als Schwesterschiffe derselben angesehen werden.

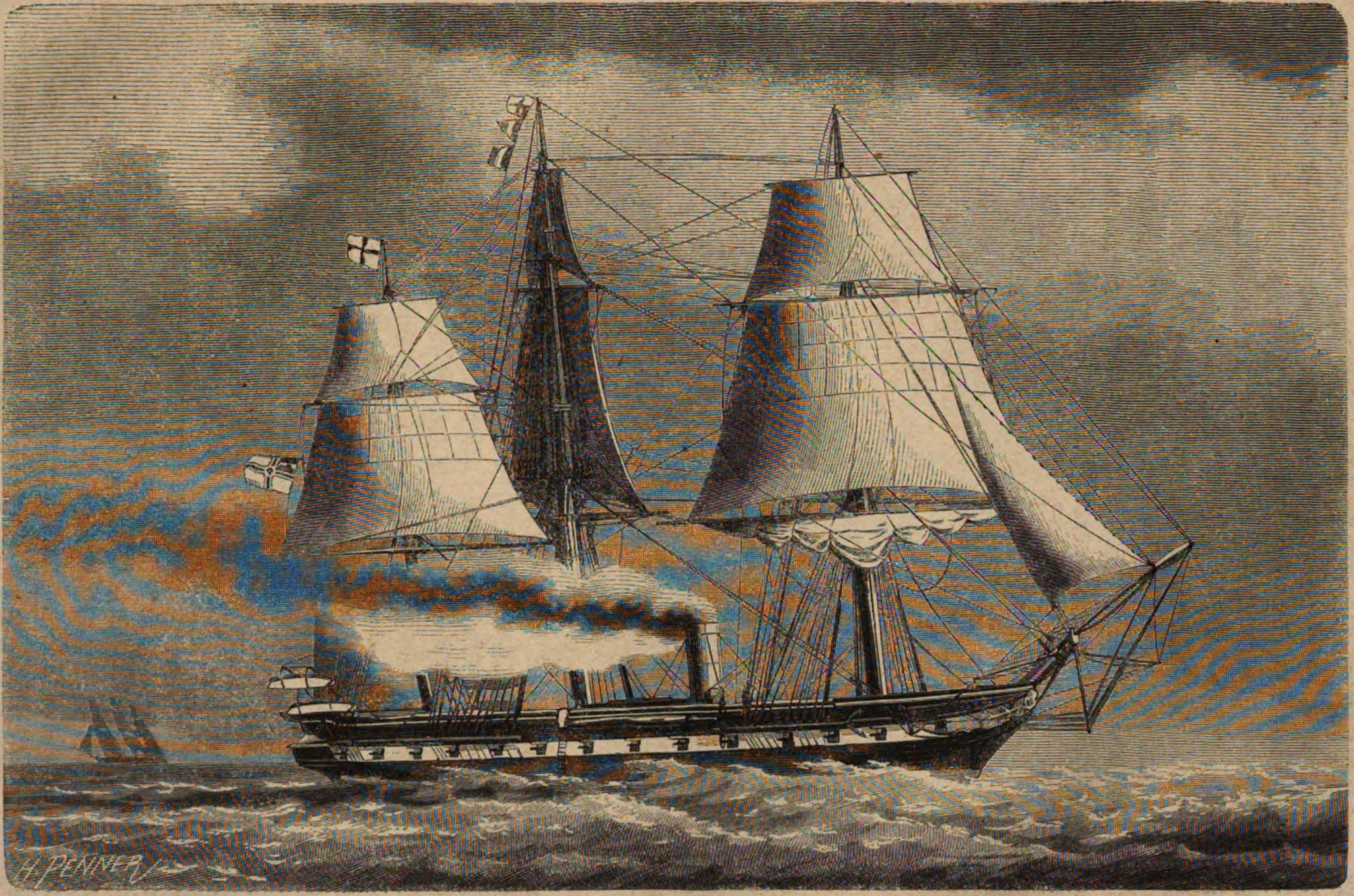
Beide wurden im Herbst 1860 auf Stapel gesetzt, die „Vineta" im Früh-

jahr 1864, die „Hertha" aber erst drei Jahre später vollständig seeklar, da Mangel an Fonds einen beschleunigten Bau nicht gestatteten.

Die „Vineta" lag während des dänischen Krieges in Danzig. Beim Ausbruch desselben war sie noch nicht fertig und konnte sich leider mit „Arcona" und „Nymphe" nicht mehr vereinigen; das Gefecht bei Jasmund wäre sonst für die Dänen wohl ungünstiger ausgefallen. Sie hatte zwar am 30. April 1864 ein kleines Rencontre mit dem den Hafen von Danzig blockirenden dänischen Linienschiffe „Skiold", jedoch ohne weitern Erfolg. Das Linienschiff nahm das auf der Rhede angebotene Gefecht nicht an, sondern zog sich seewärts, und dahin konnte die „Vineta" nicht folgen, da heftiger nördlicher Wind mit Seegang aufkam, der ihr den Rückweg in den Hafen zu versperren drohte. Die Barre vor dem Hafen konnte mit ruhigem Wasser eben passirt werden, mit hohem Seegang lag jedoch die Gefahr für die Corvette vor, durchzustoßen und dies durfte nicht riskirt werden. Man beschränkte sich deshalb beiderseits auf das Wechseln einiger Kugeln auf große Entfernung, die jedoch keinen Schaden anrichteten. Der niedrige Wasserstand der Weichsel verhinderte auch während der späteren Dauer des Krieges die „Vineta" am Auslaufen, und sie kam deshalb nicht weiter zur Action. Im darauf folgenden Jahre trat sie unter Capitän zur See Kuhn eine dreijährige Reise nach Ostasien an, nahm ihren Weg jedoch über Brasilien um das Cap Horn, um auch an der Westküste Amerikas die preußische Flagge zu zeigen und später um das Cap der guten Hoffnung zurückkommend als erstes preußisches Kriegsschiff die Reise um die Erde zu machen.

Fast zwei Jahre lang schwamm das schöne Schiff ohne Gefährdung auf dem Ocean; es hatte China und Japan besucht und bereits Yeddo verlassen, um allmählich den Rückweg nach Europa anzutreten, als ein unglücklicher Zufall fast seinem Dasein ein Ziel gesetzt hätte.

Die Küste von Japan ist reich an blinden Klippen. Bis zur Oeffnung des Landes im Jahre 1857 durften Europäer sich ihm nicht nähern, und konnte deshalb auch keine genaue hydrographische Aufnahme der Küste stattfinden. Seitdem ist zwar von verschiedenen Nationen viel in dieser Richtung geschehen, allein noch viele Gefahren sind unentdeckt geblieben. Bei Küstenaufnahmen wird die Tiefe und Beschaffenheit des Meeresgrundes durch das Loth (Senkblei) erforscht, in dessen unterem Ende sich eine mit Talg ausgefüllte Höhlung befindet. In das Talg drücken sich Bestandtheile des Bodens ein und werden mit heraufgebracht. Es ist natürlich unmöglich, auf diese Weise den Grund ganz genau zu untersuchen; man muß sich vielmehr darauf beschränken, das Loth in bestimmten Zwischenräumen zu werfen, deren Größe sich nach der Wassertiefe richtet, und die dazwischen liegenden nicht ausgelotheten Theile zu interpoliren. Findet man z. B. bei einem Lothwurf 8 Klafter Wasser und beim zweiten auf 300 Schritt Entfernung dasselbe, so nimmt man an, daß die ganze Strecke zwischen den beiden Lothwürfen dieselbe gleichmäßig



„Hertha", gedeckte Korvette.

Tiefe habe. Bei weichem Boden, wie Sand oder Morast, darf man dies sogar als gewiß voraussetzen, bei Felsgrund ist es jedoch weniger sicher, und hier können sich selbst bei den sorgsamsten Aufnahmen gefährliche blinde Klippen der Wahrnehmung entziehen, bis unglücklicher Weise ein Schiff dadurch Schaden erleidet. Während die „Vineta" in Japan war, erging es dem englischen Postdampfer „Singapore" so. Er lief auf eine solche unbekannte blinde Klippe und sank so schnell, daß Mannschaft und Passagiere sich nur mit Mühe an die Küste retten konnten, wo sie von der „Vineta" aufgenommen, mit dem Nöthigsten versehen und glücklich nach Yokuhama gebracht wurden.

Nur wenige Tage darauf sollte es leider der „Vineta" fast eben so ergehen. Sie verließ am 26. October 1867 die Bucht von Yeddo, um nach Nangasaki zu dampfen, und beabsichtigte, ihren Weg durch die Hiradostraße zwischen Nipon und Kiusiu zu nehmen. Am 27. nachmittags 4 Uhr langte sie vor dem Eingange der Straße an; der Wind war sehr stürmisch und das Schiff lief 10 Knoten Fahrt. Ein mit dem Fahrwasser genau vertrauter japanesischer Lootse befand sich an Bord und es wurde seinen Anweisungen gemäß gesteuert. Bisweilen fuhr das Schiff ganz nahe an den über Wasser befindlichen Klippen dahin, die wie dunkle Gespenster ihre Arme nach ihm auszustrecken schienen, und der Besatzung wurde unheimlich, aber der Lootse kannte seinen Weg. Bereits war der eigentliche Eingang erreicht, die drohenden Klippen verschwanden in der Ferne und jeder glaubte sich im ruhigen Wasser geborgen, da erfolgte plötzlich ein heftiger Stoß, der das ganze Schiff in seinen innersten Fugen erzittern ließ und die Mannschaft zu Boden schleuderte. Man war auf eine blinde Klippe gefahren.

Im ersten Augenblicke bannte natürlich jeden der Schreck, indessen bald rief das Commando des Capitäns die Besatzung auf ihre Posten, und sie that ihr Möglichstes, um das Schiff zu retten. Zunächst wurden alle Boote ausgesetzt, denn durch einen so gewaltigen Stoß mußte das Schiff schwer leck geworden sein, und es konnte jeden Augenblick sinken. In 15 Minuten war das Manöver gemacht. Alsdann ging es an die Versuche, das Schiff von der Klippe wieder abzubringen. Das Loth ergab keinen Aufschluß darüber, wo es festgefahren sei, ob vorn oder hinten, denn es zeigte rund um die Corvette mehr als 30 Fuß Tiefe. Der Felsen mußte ein Kegel sein, auf dessen scharfe Spitze man unglücklicher Weise gerathen war. Man glaubte, das Schiff sitze hinten fest und transportirte sämmtliche Geschütze nach vorn, um es hinten zu erleichtern. Die Maschine arbeitete mit aller Kraft, aber vergebens. Das Schiff saß fest, wenn es auch auf der Klippe balancirte und schwer hin- und herarbeitete. Es ächzte und wand sich um in seinen Fesseln; die Verdecke krachten und ihre eisernen Stützen bogen sich krumm; in den Masten heulte der Wind, die See rauschte unheimlich gegen die Bordwände und die Brandung stieß die schwachbemannten Boote wüthend gegen und durch einander. Sie schöpften Wasser, wurden

beschädigt und aus dem einen wurden sieben Mann hinausgespült, jedoch glücklicher Weise noch gerettet.

Um halb fünf Uhr lief das Schiff auf, und drei Stunden wurden alle Kräfte umsonst aufgeboten, um es flott zu machen. Es hatte sich auf dem Felsen so gedreht, daß der Wind von vorn kam, und da man jetzt annehmen konnte, daß es vorn festsaß, wurden Kanonen und alle schweren Gewichte nach hinten gebracht, die Segel gesetzt und die Maschine begann mit äußerster Kraft rückwärts zu arbeiten. War ein Abkommen möglich, so mußte es jetzt sein, wo der auf die ganze Segelfläche ausgeübte Winddruck und die Maschinenkraft in derselben Richtung wirkten.

In ängstlicher Spannung hafteten alle Augen an dem nahen Lande. „Hurrah!“ ertönte es plötzlich aus hundert Kehlen, „sie ist los, sie kommt, sie kommt!“ Ja, sie kam wirklich, und das schöne Schiff glitt zuerst langsam, dann schneller und schneller von der heimtückischen Klippe in tiefes Wasser, um mit schwacher Fahrt in die Hiradostraße einzulaufen. Trotzdem war die Schnelligkeit noch so groß, daß die Boote loswerfen mußten, um unter Rudern nach dem ihnen angezeigten Ankerplatze, wo das Schiff sicher lag, nachzukommen.

Das war aber eine schwierige Aufgabe bei der schweren See und gelang nur drei derselben nach angestrengtester Arbeit. Das erste kam nach 3 Stunden bei der „Vineta“ an; die beiden andern erst in der Nacht, die Mannschaft vollständig erschöpft. Die beiden letzten Boote waren verschwunden; die zuletzt gekommene Pinasse hatte sie vor mehreren Stunden passirt, war von ihnen um Hilfe angerufen, vermochte aber bei der hohen See keine zu leisten.

Wenn man an Bord auch hoffte, daß die Vermißten sich an die Küste des Festlandes gerettet haben würden, welche sie mit halbem Winde erreichen konnten, so herrschte doch große Besorgniß wegen ihres Schicksals, und es wurden sofort die zurückgekehrten Boote vollständig mit frischer Mannschaft versehen zur Hilfe ausgeschickt. Nach einigen Stunden kamen sie unverrichteter Sache zurück; die hohe See und die Dunkelheit hatten sie verhindert, weit vorwärts zu kommen oder eine Spur der Verschwundenen aufzufinden.

Am andern Morgen sah man zwei Boote aus verschiedenen Richtungen von der Küste auf die „Vineta“ zusteuern. In dem ersten erkannte man bald einen der vermißten Kutter, der sich, wie man vermuthete, unter Land gerettet hatte und wohlbehalten anlangte. Das zweite, ein japanesisches mit einigen Officieren besetztes Boot brachte jedoch traurige Kunde. Der letzte Kutter war bei einem Dorfe an den Strand gekommen, doch an einer ungeschützten Stelle. Die Brandung war darüber fortgegangen und hatte die aus sieben Mann bestehende Besatzung fortgespült. Vier hatten sich gerettet, drei waren ertrunken.

Die Geretteten waren von den Japanesen sehr freundlich aufgenommen, mit Kleidern versehen und gut verpflegt. Sie wurden an Bord der „Vineta“ zurückgeholt und die Leiche des einen am Strand gefundenen Matrosen mitgenommen, um sie in Nangasaki zu begraben.

Das Schiff zeigte sich wunderbarer Weise trotz des furchtbaren Stoßes und dreistündigen Arbeitens auf der Klippe nur in geringem Maße leck. Es machte nur stündlich einen Fuß Wasser, das sich mit den Dampfpumpen bequem fortschaffen ließ. Capitän Kuhn ging nach Nangasaki, wo er am 29. October einlief. Man fand dort den Leck unter der vorderen Pulverkammer. Er ließ sich soweit dicht machen, daß die „Vineta" bald darauf es wagen konnte, nach Schanghai in China zu dampfen, um dort gedockt und reparirt zu werden.

Als sie trocken stand und man sah, wie sie mitgenommen war, mußte man noch mehr bewundern, daß sie soviel ausgehalten hatte, ohne auseinanderzubrechen. Ein zehn Fuß langes Stück des ganzen vorderen Kieles nebst Partieen des Todtholzes und der Beplankung war vollständig fortgerissen, und nur die vorzüglich feste Bauart sowie der ausgezeichnete Verband hatten das schöne Schiff vor dem Untergange gerettet. So beklagenswerth der Unfall selbst war, so hatte er andrerseits doch sein Gutes. Er zeigte, daß unsere deutsche Schiffsbaukunst in jeder Beziehung ihrer Aufgabe gewachsen ist und man sich auf ihre Leistungen verlassen kann.

Die Reparatur dauerte bis Mitte März. Dann wurde das Schiff, das fast drei Jahre in schwerer Campagne von der Heimat entfernt und dessen Besatzung durch Krankheit und Strapazen sehr gelitten hatte, zurückberufen und langte Ende September 1868 auf dem Wege um das Cap der Guten Hoffnung in der Ostsee an.

Während des französischen Krieges wurde die „Vineta" ebenfalls nicht in Dienst gestellt, im Juli 1871 ging sie jedoch mit der „Gazelle" als Cadettenschiff auf eine längere Expedition zuerst nach dem Mittelmeer und dann nach Südamerika.

Das Schwesterschiff der „Vineta", die „Hertha", wurde wie bereits bemerkt, erst im Frühjahr 1867 seeklar und in Dienst gestellt. Sie ging unter Commando des Capitäns zur See (jetzigen Contreadmirals) Heldt nach Kiel, um mit dem dort zusammengezogenen Geschwader einige Monate in der Ostsee zu kreuzen, dann nach England zu segeln, um einen Theil der Mannschaft der Panzerfregatte „Kronprinz" hinüberzubringen und danach mit der Glattdeckscorvette „Medusa" Station im Mittelmeere zu nehmen. Im Frühjahr 1868 kamen beide Schiffe zurück und wurden außer Dienst gestellt.

Im August d. J. kam auf der „Hertha" unbegreiflicher Weise Feuer aus, das einen Theil ihrer inneren Einrichtung zerstörte, glücklicher Weise aber so zeitig gelöscht wurde, daß das schöne Schiff nicht ernstlich gefährdet wurde. Eine mehrwöchentliche Reparatur setzte alles wieder in Stand, und die „Hertha" konnte im Frühjahr 1869 in Dienst gestellt werden, um unter Commando des Capitän zur See Köhler statt der zurückgekehrten „Vineta" auf dreijährige Station nach den ostasiatischen Gewässern abzugehen, vorher aber noch einige Häfen im Mittelmeere zu besuchen und der Eröffnung des Suez-Kanals beizuwohnen. Am 2. Dcbr. 1869 lief die Hertha in letzteren ein und sie war das erste größere Kriegsschiff, welches ihn passirte, wenngleich sie 11 Tage dazu

gebrauchte, da damals der Kanal an einzelnen Stellen nur 17 Fuß Tiefe hatte und die „Hertha" deswegen zuvor sehr erleichtert werden mußte.

Sie ging darauf nach Ostasien und befand sich, als die ersten dunkelen Gerüchte von dem Ausbruche des Krieges dorthin gelangten, gleichzeitig mit einem französischen Geschwader auf der Rhede von Tschifu, wohin sie sich nach dem Gemetzel in dem benachbarten Tientsin zum Schutze der Deutschen und Europäer überhaupt begeben hatte.

Die so gänzlich unerwartete Nachricht versetzte die Hertha natürlich in eine höchst fatale Lage. Sie befand sich einer großen Uebermacht gegenüber, war von der ebenfalls in Ostasien befindlichen Glattdeckscorvette „Medusa", die in Yokuhama ihre Kessel reparirte, um hunderte von Meilen getrennt, ohne sichere Nachricht über den Gang der Ereignisse in der Heimat und ohne irgend einen Hafen in der Nähe, in dem sie bei einem Unfalle Zuflucht und Hilfe gefunden hätte.

Der französische Admiral Dupré dagegen hatte zwei solche Etablissements zur Disposition: Saigon und die französische Niederlassung in Yokuhama. Bei Tschifu allein standen der Hertha drei Schiffe, die Dampffregatte Venus, die Corvette Dupleix und der Aviso Linois entgegen, die sämmtlich schneller als erstere und mit zusammen 40 gez. 14 und 16 Centim. Geschützen bewaffnet waren, während die „Hertha" nur 13 gez. 15 Centim. zwei 12 Centim. und 10 glatte 36 Pfünder führte.

Außerdem lagen bei dem 5 Meilen von Tschifu entfernten Tientsin vier französische Kanonenboote und der französische Admiral mußte deshalb etwa über Kiachta eintreffende Kriegsdepeschen mindestens 24 Stunden früher haben als der Commandant der „Hertha".

Dann war es aber sehr zweifelhaft, ob die Franzosen die Neutralität Chinas respectiren würden.

Die Hertha hielt es daher für das Angemessenste, Tschifu zu verlassen und nach Nangasaki zu gehen. Am 9. August Nachts verließ sie Tschifu und traf am 12. an letzterem Orte ein. Am 14. August folgte ihr die Corvette Dupleix dorthin, allein nur, um dem Commandanten der „Hertha" einen Vorschlag zur Neutralisirung der ostasiatischen Gewässer zu überbringen, wo die europäischen Interessen asiatischer Barbarei gegenüber solidarisch waren und erstere nur auf das empfindlichste und nachhaltigste geschädigt sein würden, wenn die Europäer sich gegenseitig vernichteten.

Der Commandant der „Hertha" ging auf diesen sehr vernünftigen Vorschlag ein, und bald darauf wurde derselbe, sowohl von französischen als deutschen Vertretern in Japan lebhaft unterstützt, den heimischen Regierungen zur Bestätigung unterbreitet.

Anfang September ging inzwischen die Hertha nach Yokuhama, um sich mit der fertig gewordenen „Medusa" zu vereinigen und dort die Resultate der schwebenden Verhandlungen abzuwarten. Ende September erschien auch

der französische Admiral mit seinen drei Schiffen aus Tschifu vor Yokuhama und beide Theile lagen sich beobachtend gegenüber.

Am 25. November traf die Bestätigung des Vertrages seitens der deutschen Regierung ein, 4 Wochen darauf aber auch die officielle Nachricht von der Ablehnung seitens Frankreichs. Inzwischen hatte die verstrichene Zeit doch das Gute gehabt, unseren sämmtlichen in Ostasien befindlichen Kauffahrtheischiffen Gelegenheit zum frühen Rückzug in neutrale Häfen zu geben, und es ist dort während des Krieges kein einziges deutsches Schiff aufgebracht worden.

Mitte December langte zur Verstärkung der Franzosen noch die Panzercorvette Alma mit 12 gez. 19 Centim. Geschützen an und unsere beiden Schiffe wurden nun in Yokohuma blockirt, bis die Nachricht vom Abschlusse des Waffenstillstandes sie aus ihrer unangenehmen Lage befreite. Die Verhältnisse waren leider so ungünstig und die feindliche Uebermacht so groß gewesen, daß auch sie nicht activ in den Kampf eingreifen konnten, der nur zu ihrer nutzlosen und den deutschen Interessen in Ostasien schädlichen Vernichtung führen mußte.

Die „Hertha" ist noch in den chinesischen Gewässern geblieben und sollte im Herbst 1872 zurückkehren.

Die fünfte unserer gedeckten Corvetten endlich ist die „Elisabeth", welche ich in dem Abschnitte über den Bau der Schiffe zu Grunde gelegt habe. Sie wurde am 1. Mai 1866 in Danzig auf Stapel gesetzt und lief am 18. October 1868 ab.

Die „Elisabeth" ist bei gleicher Breite und gleichem Tiefgang 19 Fuß länger gebaut als „Hertha" und „Vineta", so daß das Verhältniß ihrer Breite zur Länge 41 : 214 Fuß sich fast wie 1 : $5\frac{1}{2}$ stellt, während es bei den erstgenannten Schiffen noch nicht ganz 1 : 5 und bei „Arcona" und „Gazelle" nur 1 : $4\frac{1}{2}$ beträgt.

„Die Elisabeth" ist bis jetzt unser schönstes, schnellstes und am stärksten armirtes Holzschiff. Sie macht über 13 Knoten unter Dampf und hat nur gez. 15 Centim. Geschütze an Bord.

Mitte 1869 war sie seefertig, machte eine Reise nach dem Mittelmeere zur Eröffnung des Suez-Kanals, bewährte sich auf derselben trefflich und kehrte im Frühjahr 1870 nach Kiel zurück. Während des Krieges war sie in Dienst zuerst in Kiel, dann seit October in Wilhelmshafen. Sie war in Begleitung der Grille nach Abzug der französischen Flotte aus der Ostsee nach der Jade gegangen. Die Franzosen mußten wohl durch dänische Freunde telegraphisch davon unterrichtet sein, denn sie schickten sofort wieder von Dünkirchen aus ein starkes Panzergeschwader vor die Jade, um die beiden Schiffe abzufangen. Unzweifelhaft hätten sie ihnen auch den Weg verlegt, wenn nicht ein starker Nebel ihren ungehinderten Einlauf vermittelte.

Die „Elisabeth" ging dann nach der Elbe, blieb dort bis November und

kehrte nach der Jade zurück, um zu docken, da sich ihre Schraube defect zeigte.

Sie weihte als erstes Schiff die Docks von Wilhelmshafen ein, die endlich fertig geworden waren.

Der harte Winter mit dem heftigen Eisgange auf der Jade hielt alsdann 2 Monate alle unsere Schiffe im Hafen fest. Als die Fahrt Mitte Februar wieder frei wurde, erhielt die Elisabeth Ordre nach West-Indien zu gehen und dort dem „Meteor" zu Hilfe zu kommen, der dort ebenfalls von französischer Uebermacht blockirt war, nachdem er bei Havannah ein so rühmliches und siegreiches Gefecht gegen den „Bouvet" bestanden hatte.

Der „Kronprinz" sollte sie bis zum Norden von England begleiten und dann nach Vigo in Spanien gehen, um die dort blockirte „Augusta" heraus zu holen.

Der Marine war jedoch in dem ganzen Kriege das Glück entschieden nicht hold! Am Tage vorher, als die Schiffe auslaufen sollten, traf die Nachricht von den Verhandlungen zum Waffenstillstande ein, der den Frieden zur Folge hatte.

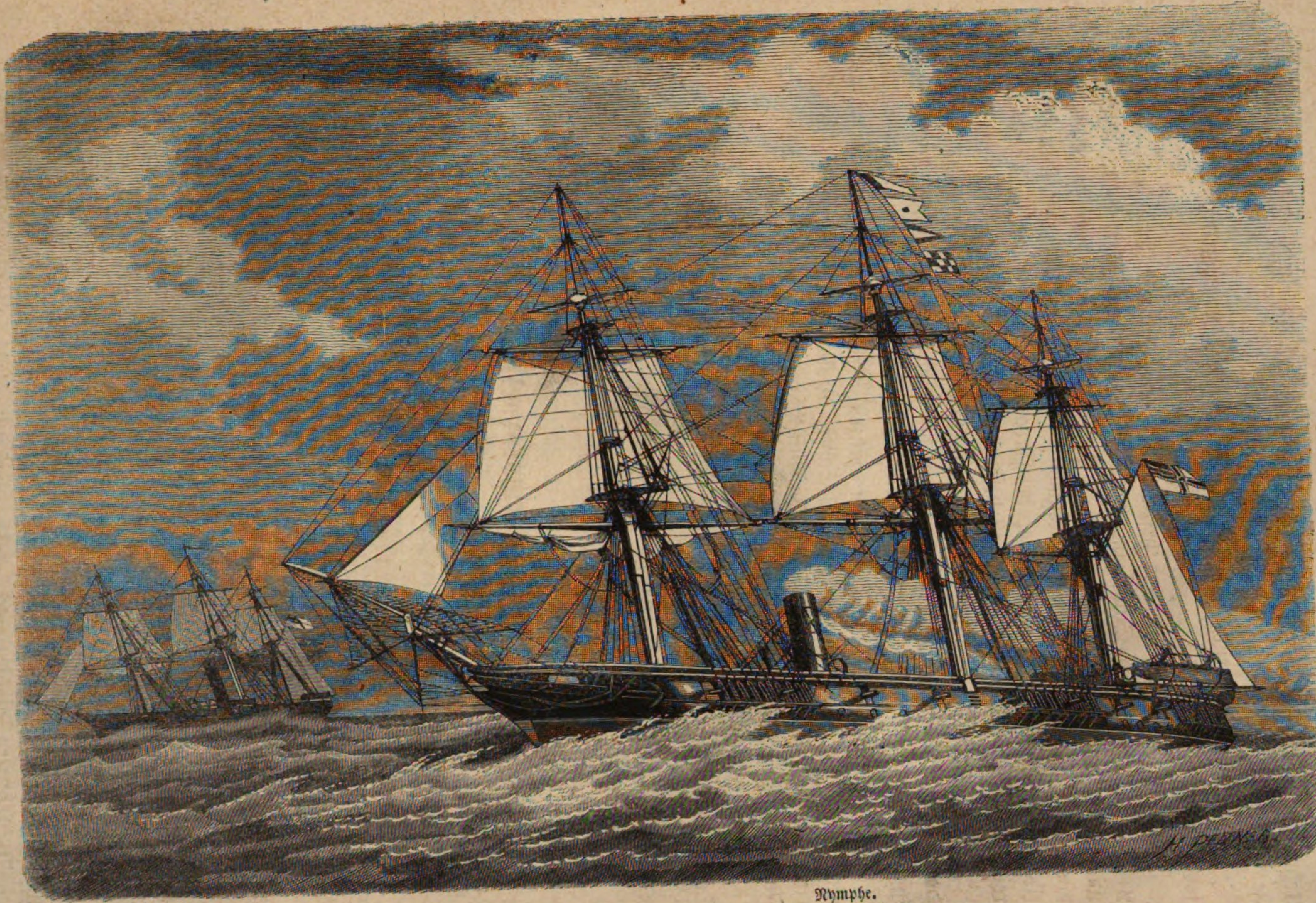
Die „Elisabeth" wurde dann nach Abschluß des letzteren in Kiel außer Dienst gestellt, wo sie jetzt in der ersten Schiffsreserve liegt.

Die Glattdeckscorvetten.

Unter Glattdeckscorvetten versteht man eine kleinere Art dieser Schiffsklassen, welche den früheren Segelcorvetten entsprechend nur eine Lage Geschütze auf dem Oberdeck führen.

Die deutsche Marine besitzt deren vier fertig, von denen je zwei Schwesterschiffe sind. Die beiden ersten sind die in Bordeaux von Armand erbauten „Augusta" und „Victoria". Ihre ursprüngliche Bestimmung war die von Kapern für die conföderirten Staaten Nordamerikas. Sie wurden von der preußischen Regierung während des dänischen Krieges 1864 gekauft, aber erst fertig, als dieser endete und kamen damals nicht mehr in Activität.

Sie sind 236 Fuß lang, 34½ Fuß breit und haben einen Tiefgang von 15 Fuß. Ihre Maschine hat 400 nomin. Pferdekraft, ihre Armatur bestand anfänglich aus je 10 gezogenen 15 Centim. Geschützen älterer Construction von 70 Centnern Rohrgewicht, welche nur mit 6 Pfd. Pulverladung schießen,



„Nymphe“ und „Augusta“ bei steifer Marssegelkühlte.

und 4 gezogenen 12 Centim. Geschützen ält. Const. mit 2 ½ Pfd. Pulverladung von 28 Centner Rohrgewicht. Diese Armatur ist jedoch, da sie zu schwer war, auf 10 Stück 15 Centim. Geschütze neuer Construction herabgemindert worden, obwohl im Gegensatz die Wirksamkeit der Armatur dadurch erhöht ist. Ihre Betakelung ist die eines Vollschiffs (Corvette) mit eisernen Masten und stählernen Unterraaen.

Bei diesen Schiffen ist daher das obenerwähnte Verhältniß von 1 : 6 zwischen Breite und Länge sogar überschritten und fast 1 : 7. Sie besitzen eine Geschwindigkeit von 13 Knoten und darüber.

Ihr wesentlicher Vorzug besteht jedoch darin, daß bei ihrer großen Länge bedeutend mehr Räumlichkeiten für Kohlen gewonnen werden, als auf den übrigen Corvetten. Die „Arcona" hat 1621 Tonnen Gehalt, die Augusta-Klasse 1462, aber dafür fast nur ein Drittheil der Geschütze und wenig mehr als die Hälfte Besatzung. Die Kohlenbehälter konnten deshalb so groß genommen werden, daß sie für 12 Tage Feuerungsmaterial mit voller Maschinenkraft, also über das Doppelte unserer anderen Corvetten fassen. Dieser Umstand macht die Schiffe in Kriegszeiten besonders werthvoll. Sie sind im Stande, Strecken von 1000 geographischen Meilen unter Dampf zurückzulegen ohne Kohlen aufzufüllen, was bei unserem Mangel an Colonien und transatlantischen Kohlenstationen besonders in das Gewicht fällt.

Die Conföderirten hatten sie zum Kapern und zur Zerstörung der nordstaatlichen Handelsflotte bestimmt. Für diese Zwecke eignen sie sich ganz besonders und wenn Fürst Bismarck in seiner humanen Langmuth nicht bis unmittelbar vor Schluß des Krieges das Aufbringen französischer Handelsschiffe untersagt hätte, obwohl die Franzosen in ganz völkerrechtswidriger Weise die von ihnen gekaperten deutschen Fahrzeuge auf offener See verbrannten, so hätten grade diese beiden Schiffe furchtbare Wiedervergeltung nehmen können. Dies hat das Beispiel der während des Krieges in Dienst gestellten Augusta gezeigt, die im December 1870 unter Corvettencapitän Weickhmann vor dem Hafen von Bordeaux drei mit Regierungsvorräthen befrachtete Schiffe, zwei Segelschiffe und einen Dampfer fortnahm, die beiden ersteren als Prisen nach Deutschland schickte und den Dampfer zerstörte. Man erinnert sich noch der gewaltigen Aufregung, die dieser kühne Streich der „Augusta" in ganz Frankreich hervorrief und wie der Marineminister nicht weniger als 6 Panzerschiffe aussandte, um den frechen Deutschen zu fangen. Glücklicherweise gelang das nicht, aber da das Schiff nach einwöchentlichem Kreuzen im December bei dem schweren Winterwetter endlich seine Kohlenvorräthe erschöpft hatte und nach Vigo einlief um dieselben zu ergänzen, gesellte sich auch nach 36 Stunden, durch den Telegraph herbeigerufen, eine französische Panzerfregatte zu ihm und eine zweite nebst einem Aviso kreuzte vor dem Hafeneingange. Dadurch war die Augusta für die letzten 6 Wochen des Krieges lahm gelegt. Immerhin hatte sie aber dem Feinde empfindlichen Schaden zugefügt und eine ganze Zahl Pan-

zerschiffe in Athem gehalten, um unschädlich gemacht zu werden. Nach dem Kriege wurde die „Augusta“ außer Dienst gestellt und sie liegt gegenwärtig in Kiel in der ersten Reserve.

Die „Victoria“, welche 1868/69 eine Reise nach Westindien machte, nachdem bereits vorher die „Augusta“ dort gewesen, ist während des Krieges nicht in Dienst gewesen und liegt in Danzig, wird aber bald nach Wilhelmshafen übergeführt werden, wohin sie gehört, da unsere Schiffe auf die beiden Marine-Stationen Kiel und Wilhelmshafen vertheilt sind.


Die zweite kleinere Klasse der Glattdeckscorvetten bilden die in Danzig erbauten „Nymphe“ und „Medusa“. Sie wurden Anfang des Jahres 1862 auf Stapel gesetzt, die „Nymphe“ im Herbst 1863, die „Medusa“ jedoch erst 1865 vollendet. Sie sind Schwesterschiffe, haben eine Länge von 172 eine Breite von 31, einen Tiefgang von 14½ Fuß, sowie eine Maschine von 200 Pferdekraft aus der Pennschen Fabrik in Greenwich und eine Tragfähigkeit von 925 Tonnen. Sie sind als Vollschiffe d. h. mit Raaen an allen drei Masten getakelt und hatten bisher eine Armatur von einem gezogenen 24-Pfünder, Rahmengeschütz alten Modells mit Kolbenverschluß und 4 Pfd Pulverladung auf dem Vorderdeck und acht gezogene 12-Pfünder mit Keilverschluß, sowie 8 glatte 36 Pfünder No. III., also drei verschiedene Kaliber. Jetzt werden sie jedoch mit 14 gezogenen 12 Centim. Ringgeschützen ausgerüstet und die „Nymphe“ ist bereits so armirt. Die Besatzung zählt 190 Köpfe.

Es ist nicht zu läugnen, daß die Schiffe sehr hübsch aussehen, sich auch als sehr gute Seeschiffe bewährt haben, indessen ist ihr gegenwärtiger Werth als Kriegsfahrzeuge sehr zweifelhaft. Sie genügen weder den Ansprüchen an Geschwindigkeit noch an Armatur, die man augenblicklich an hölzerne Corvetten stellen muß, und sind in den 10 Jahren, die seit ihrer Construction verflossen, von den Fortschritten in Schiffbau und Artillerie vollständig überholt.

Wenn auch die „Nymphe“ an dem Gefechte bei Jasmund verhältnißmäßig lebhaften Antheil nahm, so konnte dies nur geschehen, weil die Dänen damals selbst keine schnelleren Schiffe und keine besseren Geschütze besaßen; für die Folge ist eine solche Betheiligung nicht möglich.

Die beiden Fahrzeuge machen unter günstigen Umständen kaum 11 Knoten und selbst die neue Bewaffnung, obwohl sie ja viel wirksamer ist, als die alte, erhöht ihren Kriegswerth nicht bedeutend.

Sie werden deshalb die einzigen Vertreter ihrer Klasse bleiben und so gut wie möglich als Stationsschiffe im Auslande in Friedenszeiten oder auch zum Schutz des Handels gegen halbcivilisirte Nationen verwendet werden. Die Leistungen der „Nymphe“ in dem dänischen Kriege sind bereits bei Beschreibung des Gefechts bei Jasmund erwähnt. Späterhin, im Jahre 1865, ging sie unter Corvettencapitän Henk auf Station nach dem Mittelmeer, wurde aber im Frühjahr 1866 bei Ausbruch des preußisch-östreichischen Krieges



Die Deutsche Corvette Augusta, Kapitain Weikhmann, vor der Garonnemündung einen französischen Dampfer verbrennend.

zurückberufen und bei ihrer Ankunft in Bremerhaven Anfang Juli Flaggschiff der Nordseeflotille, als welches sie bis zum Friedensschluß fungirte.

Während des darauf folgenden Winters war sie Wachtschiff in Geestemünde, wurde dann auf kurze Zeit außer Dienst gestellt und sollte Ende 1867 eine zweite Reise nach dem Mittelmeere antreten, als sich herausstellte, daß die Kessel erneuert werden mußten. Sie wurde deshalb nach Danzig geschickt und reparirt. Zum Kriege wurde sie dort in Dienst gestellt unter Commando des Corvettencapitän Weickhmann und führte gleich am ersten Tage, als sich die französischen Schiffe in der Bucht von Danzig zeigten, einen kühnen Coup aus, der, wenn er dem Feinde auch nicht bedeutenden materiellen Schaden zufügte, ihn doch in Schrecken versetzte und, wie aus dem Berichte des Admirals Bouet Willaumez hervorgeht, nicht wenig dazu beitrug, die Franzosen nervös zu machen und ihnen die Blockade der Ostsee sehr zu verleiden.

Am 22. August 1870 erschienen drei französische Panzer und ein Aviso bei Hela und legten sich in der Putziger Bucht vor Anker. Capitän Weickhmann beschloß, ihnen sofort ein unangenehmes Willkommen zu bereiten, ließ Abends die Hafensperre von Neufahrwasser beseitigen und ging 11½ Uhr unter dem Schutze der Dunkelheit mit der „Nymphe" aus dem Hafen. Er erblickte gegen 1¼ Uhr die feindlichen Schiffe, näherte sich ihnen, obwohl inzwischen der Mond aufgegangen war in Schatten der Küste ungesehen, bis auf 2000 Schritt und gab zwei concentrirte Breitseiten auf sie ab. Dann lief er nach Neufahrwasser zurück, verfolgt von den Franzosen, die augenscheinlich unter Dampf gelegen und ihre Ankerketten bei dem Angriffe geschleppt hatten. Sie feuerten mit ihren Monstregeschützen auf das kleine Ding, wagten sich aber nicht zu weit in die Bucht und die „Nymphe" erreichte ungefährdet wieder den Hafen.

Wenn dieser kecke Streich des kleinen Fahrzeuges auch, wie gesagt, den schweren Panzern wenig Schaden zufügen konnte, so jagte er ihnen doch einen heilsamen Schrecken ein, denn die französischen Schiffe wagten nicht wieder, in der Nähe unserer Küsten zu ankern und nach wenigen Wochen verließen sie die Ostsee, in der sie nichts ausrichten konnten und noch solchen nächtlichen Angriffen ausgesetzt waren.

Nach ihrem Abzuge wurde die „Nymphe" außer Dienst und statt ihrer die „Augusta" in Dienst gestellt, die sich besser zur Beunruhigung des Feindes eignete. Im Juli 1871 wurde sie jedoch aufs Neue in Dienst gestellt, um statt der rückkehrenden „Medusa" auf drei Jahre in den ostasiatischen Gewässern Station zu nehmen, und ging im Juli dorthin ab.

Die „Medusa" machte ihre erste Seereise im Frühjahr 1867 auf einigen Kreuztouren in der Ostsee mit dem dort zusammengezogenen Geschwader und ging im Spätherbst unter Commando des Corvettencapitäns Struben in Begleitung der „Hertha" nach dem Mittelmeere. Beide Schiffe kehrten im Mai 1868 von dort nach der Ostsee zurück, wurden außer Dienst gestellt, die „Me-

dusa" jedoch Anfang September 1868 aufs neue ausgerüstet und im October unter Commando des Corvettencapitäns Struben nach den ostasiatischen Gewässern entsandt, von wo sie im August 1871 zurückkehrte. Jetzt liegt sie außer Dienst in Kiel.

Die fünfte in Danzig in Angriff genommene und jetzt bald vollendete Glattdeckscorvette „Ariadne" wird nach den in neuester Zeit als maßgebend anerkannten Principien gebaut, d. h. sie soll möglichst große Geschwindigkeit mit schwerer Armatur vereinigen. Ihre Länge ist 204 Fuß, die Breite 35 Fuß. Ihre Bewaffnung wird aus sechs gezogenen 72-Pfündern neuester Construction bestehen, die mit 34 statt wie bisher mit 22 Pfd. Pulverladung feuern und dadurch im Stande sind; auf 1000 Schritt achtzöllige Panzer zu durchschlagen.

Die im Inlande (bei Egells in Berlin) erbaute Maschine von 350 nom. Pferdekraft soll dem Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von über 14 Knoten verleihen, dasselbe wird deshalb eine erhebliche Verstärkung unserer Marine bilden und, obwohl Holzschiff, sich immerhin mit den Panzerschiffen alter Construction auf einen Kampf einlassen können.

Die sechste Corvette, die „Louise" wird ein Schwesterschiff der „Ariadne". Sie ist seit Mitte 1871 in Danzig auf Stapel gesetzt und wird voraussichtlich in zwei Jahren vollendet sein.

Die Kanonenboote.



Während der Napoleonischen Kriege zu Ende des vorigen und anfangs dieses Jahrhunderts hatte der große Kaiser auf dem Meere entschieden eben so viel Unglück, wie Erfolg auf dem Lande. Die französischen Flotten wurden von den Engländern geschlagen, wo sie sich sehen ließen, und diese steten Niederlagen ließen einen Stachel im Herzen Napoleons zurück, dessen Schmerzen keine gewonnene Schlacht zu lindern vermochte.

Sein ganzes Streben war darauf gerichtet, dem verhaßten Albion einen tödtlichen Streich zu versetzen und Rache für dessen furchtbare und consequente Feindschaft durch eine Invasion zu nehmen.

Mit einer Flotte war das Unternehmen unausführbar. Die Engländer waren den Franzosen an Seetüchtigkeit und Artillerie zu sehr überlegen; sie bewachten die französische Küste auf ihren Geschwadern mit Argusaugen, hatten in Frankreich überall ihre Spione und waren von etwaigen Rüstungen stets unterrichtet.

Fulton bot Napoleon seine neue Erfindung der Dampfschiffe an, aber des Kaisers böses Geschick ließ ihn die Wichtigkeit derselben nicht erkennen, und er nannte Fulton einen Narren.

Dagegen suchte seine eiserne Energie nach andern Mitteln zur Ausführung seines Invasionsplanes. Die englische Flotte war machtlos, wenn ihr der

Wind fehlte. Es galt, windstille Tage der guten Jahreszeit zu benutzen, um die Invasionsarmee über den an seiner schmalsten Stelle 5 Meilen breiten englischen Kanal zu schaffen. Dazu bedurfte es nur flachgehender Fahrzeuge ohne besondere Seetüchtigkeit, die aber im Stande waren, Truppen und Geschütze aufzunehmen und sich gleichzeitig durch Ruder fortbewegen ließen. Auf diese Weise entstanden die Kanonenboote.

Sie waren 80—90 Fuß lang, so stark gebaut, um hinten und vorn ein Geschütz zu tragen, gingen nur 2—3 Fuß tief und wurden durch 30—40 Ruderer mit ziemlicher Geschwindigkeit durch das Wasser getrieben. Sie waren als Eskorte für die eigentlichen Transportboote bestimmt, welche die Landungstruppen aufnahmen, aber ebenfalls gerudert wurden.

Wie furchtbar ernst es Napoleon mit seinem Vorhaben meinte, ging daraus hervor daß er während des Jahres 1805 nicht weniger als 80,000 Mann bei Boulogne zusammenzog und die nothwendigen Vorbereitungen traf, um diese ganze Armee an einem günstigen Tage überzusetzen. Die Engländer verhehlten sich auch nicht die Besorgniß, welche ihnen die Absicht des Kaisers einflößte, und wer weiß, ob dieselbe nicht vollständig gerechtfertigt gewesen wäre, wenn nicht der ausbrechende Krieg mit Oesterreich Napoleon gezwungen hätte, die Truppen nach Deutschland zu werfen und die Invasion vorläufig aufzugeben. Späterhin hielten andere Ereignisse ihn von der Ausführung ab und die Engländer kamen diesmal mit dem Schrecken davon.

Die Kanonenboote traten jedoch nun auch bei andern Völkern in die Reihe der Kriegsfahrzeuge ein, um namentlich zur Vertheidigung der eigenen Küsten zu dienen und eventuell an windstillen Tagen auch große feindliche Kriegsschiffe weiter in See anzugreifen.

Man verbesserte sie mannigfach und gab ihnen namentlich die schwersten und weittragendsten Geschütze, welche existirten. Dadurch, so wie durch ihre Bewegungskraft in Windstillen wurden sie gefürchtete Gegner blockirender Flotten und diese mußten sehr auf ihrer Hut sein. Durch ihre Kleinheit boten sie dem Feinde selbst nur eine sehr geringe Zielfläche, und wurden sie zu hart gedrängt, so konnten sie sich bei ihrem geringen Tiefgange auf flaches Wasser zurückziehen, wohin ihnen die großen Schiffe nicht zu folgen vermochten.

Seitdem spielten Kanonenboote in den Kriegen öfter eine hervorragende Rolle, namentlich 1830 während der Losreißung Belgiens von den Niederlanden. Als im Jahre 1848 die Blockade der deutschen Häfen durch dänische Schiffe uns zum ersten Male unsere Ohnmacht zur See zum beschämenden Bewußtsein brachte und im ganzen Lande der Ruf nach einer Flotte erschallte, wurden auch von uns Kanonenboote gebaut, weil ihre Construction nur wenige Monate dauerte und man durch sie am frühesten in den Besitz maritimer Vertheidigungsmittel gelangte.

Preußen baute deren 36, Schleswig-Holstein 12, und für die ehemalige deutsche Flotte wurden 50 angeschafft. Ihre Zeit war jedoch bereits vorüber;

der Dampf war in den Marinen eingeführt und ihm gegenüber verloren Ruderboote ihren größten Werth.

Die Schleswig-Holsteiner erkannten dies bald; sie sahen, daß nur Dampfkraft und zwar die Schraube den Kanonenbooten ihre frühere Stärke wiedergeben konnte, und sie erbauten im Jahre 1849 das erste Schraubenkanonenboot, das nach dem bekannten kühnen Freischaarenführer „von der Tann" benannt wurde.

Das Experiment gelang vollständig und hat seitdem überall Nachahmung gefunden. Leider nahm der „von der Tann" ein frühzeitiges Ende. Nachdem er muthig die größten dänischen Schiffe angegriffen und ihnen verschiedene Gefechte geliefert hatte, wurde er in der Neustädter Bucht von dänischer Uebermacht abgeschnitten. Lübeck verweigerte ihm den Einlauf in den Hafen von Travemünde, und so sah sich der Commandant gezwungen, das Fahrzeug, um es nicht in die Hände der Dänen fallen zu lassen, auf den Strand zu setzen und in Brand zu stecken. Hoffentlich ist die Zeit, wo Deutsche so schmachvoll gegen Deutsche verfahren konnten, fortan für immer begraben.

Die deutschen Ruderkanonenboote kamen nicht mehr in Action. Nach Auflösung der deutschen Flotte wurden die zu ihr gehörigen als Lastfahrzeuge für commercielle Zwecke verkauft. Es ging ihnen, wie so manchem edlen Schlachtroß, das als abgetriebener Miethgaul sein Ende findet. Sie waren aus freiwilligen Beiträgen des enthusiasmirten Volkes erbaut, um nach wenigen Jahren als Kohlenfahrzeuge Lasten zu schleppen.

Die preußischen existiren zum größten Theile noch, wenn auch nicht mehr als Kriegsfahrzeuge; 1864 wurden sie noch einmal in Dienst gestellt, um in den Rügenschen Innengewässern als schwimmende Batterien etwaige Landungsversuche der Dänen zu verhindern. Damit war aber auch ihre kriegerische Laufbahn für immer beschlossen, und allmählich verwandeln sie sich in Lastfahrzeuge für den Dienst in unsern Kriegshäfen. Von Dampfkanonenbooten schuf England während des Krimkrieges eine Flotte von einigen hundert zum Angriff auf die von seichtem Wasser umgebenen russischen Festungswerke von Bomarsund, Sweaborg und den Alandsinseln. Sie thaten ihre Schuldigkeit, und die Plätze mußten capituliren.

Preußen folgte dem Beispiele in den Jahren 1859—1861, wenn auch nicht in so großartiger Weise, aber immerhin mit 23, deren letzte beide jedoch mehrere Jahre auf Stapel blieben und erst 1865 vollendet wurden. Acht davon, die Kanonenboote 1. Klasse „Basilisk", „Blitz", „Camäleon", „Comet", „Cyclop", „Delphin", „Drache", „Meteor", sind auf der Danziger Werft gebaut; die übrigen 15: „Fuchs", „Hai", „Habicht", „Hyäne", „Jäger", „Natter", „Pfeil", „Salamander", „Schwalbe", „Scorpion", „Sperber", „Tiger", „Wespe", „Wolf", auf Privatwerften.

Erstere von 120 Fuß Länge, 22 Fuß Breite, 9 Fuß Tiefgang und 242 Tonnengehalt, erhielten eine Niederdruckmaschine von 80 Pferdekraft und eine

Armatur von 3 Geschützen, je einen gezogenen 24=Pfünder vorn und hinten und ein glattes 68pfündiges Bombengeschütz in der Mitte, alle drei auf Rahmenlaffeten. Diese Armatur ist neuerdings in je zwei Krupp'sche Ring=24=Pfünder abgeändert, die mit 12 Pfd. prismatischem Pulver Panzerplatten von 5—6 Zoll Stärke durchschlagen können.

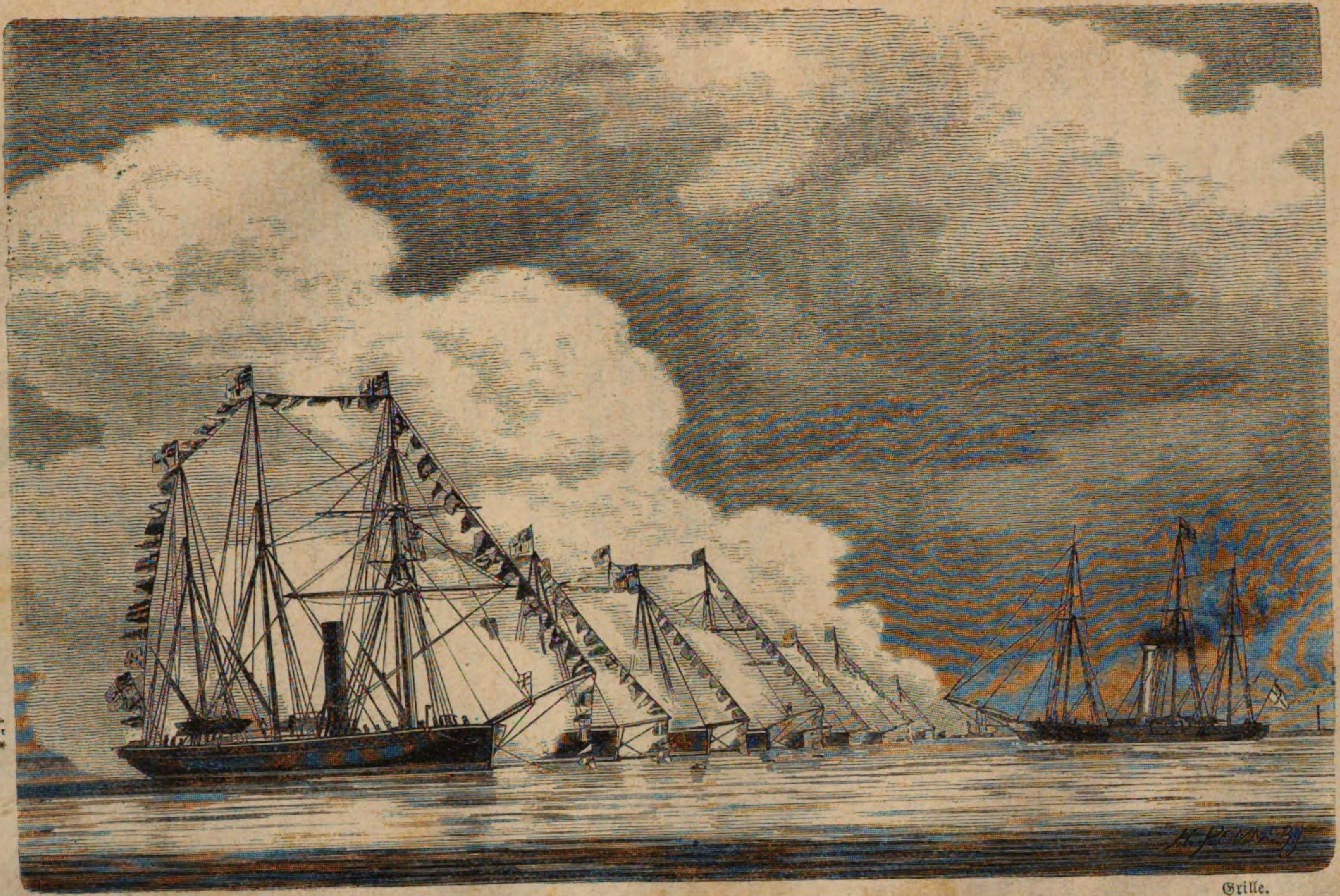
Die II. Klasse von 105 Fuß Länge, $12\frac{1}{2}$ Fuß Breite, 7 Fuß Tiefgang und 192 Tonnengehalt, hat eine Hochdruckmaschine von 60 Pferdekraft und zwei gezogene 24=Pfünder, die jetzt durch Ring=12=Pfünder ersetzt werden. Für die ersteren wurden die Maschinen aus England bezogen, für letztere im Inlande gebaut.

Um so kleinen Fahrzeugen die nöthige Tragkraft für Maschine und Geschütze zu geben, mußten sie sehr stark construirt und die feinen Linien, welche gute Seeeigenschaft bedingen, theilweise geopfert werden. Der Tiefgang gestattete nur einen kleinen Durchmesser der Schraube, von dem die Geschwindigkeit abhängig ist, und sie wurden deshalb keine Schnellläufer. Immerhin brachten es die großen in ruhigem Wasser bis 9 und die kleinen bis zu $8\frac{1}{2}$ Knoten. Vor 11 Jahren war dies nun noch ansehnlich und genügte für die Zwecke der Küstenvertheidigung, aber für eine Kriegführung auf hoher See, wie man anfangs gehofft, zeigten sie sich doch vollständig ungeeignet. In Folge ihres flachen Bodens rollten sie bei etwas bewegter See schon so heftig, daß sie ihre Geschütze gar nicht gebrauchen konnten und, von großen Schiffen verfolgt, unrettbar verloren gewesen wären.

Dies war auch die Hauptursache, weswegen unsere Kanonenboote während des letzten dänischen Krieges eine verhältnißmäßig passive Rolle spielten. Sie durften sich nicht auf die hohe See wagen, weil die großen feindlichen Schiffe ihnen an Schnelligkeit überlegen waren und die bei etwas rauher See vertheidigungslosen Fahrzeuge mit einer Breitseite in den Grund gebohrt hätten. Die Dänen ihrerseits hielten sich aber klugerweise fern von der Küste.

Dazu kam noch, daß auf den kleinen Booten alle Augenblicke etwas an den Maschinen in Unordnung und gar kein Verlaß auf dieselben war. Theilweise lag dies an den Maschinen selbst, theilweise aber auch an ihrer unrichtigen Behandlung seitens der Maschinisten, welche beim plötzlichen Ausbruche des Krieges in der Marine in der nöthigen Zahl noch nicht vorhanden waren und deshalb angeworben werden mußten, ohne daß die Mittel gegeben waren, ihre Fähigkeiten eingehend zu prüfen. Angesichts dieser Thatsachen und der scharfen Bewachung seitens der Dänen, welche ihre schnellsten Fregatten auf der Westseite Rügens postirten, mußte auch davon Abstand genommen werden, die Kanonenboote nach Holstein oder Schleswig zu senden, wo sie allerdings von entscheidender Bedeutung gewesen wären.

Trotzdem leisteten sie im Kriege, so viel sie irgend vermochten. Sie waren in vier Divisionen getheilt, die aus einem Kanonenboote I. Klasse und vier resp.



Grille.

Die Kanonenbootflotille in Parade vor seiner S. M. dem Könige.

drei II. Klasse bestanden. „Basilisk“ und „Blitz“ befanden sich nicht in der Ostsee; sie waren mit dem Aviso „Adler“ im Mittelmeere gewesen, als der Krieg ausbrach und hatten sich in der Nordsee mit dem österreichischen Geschwader vereinigt; „Drache“ und „Meteor“, zwei andere der jetzt vorhandenen 8 großen, waren damals noch nicht fertig.

Die Thätigkeit der ersten Division in dem Gefecht bei Jasmund ist bereits bei der Beschreibung des letzteren erwähnt. Es sei noch bemerkt, daß während des Gefechtes dem Boote „Hai“ etwas an der Maschine brach und es durch den „Sperber“ in die Rügenschen Gewässer bugsirt werden mußte, um nicht den Dänen in die Hände zu fallen.

Die dritte Division unter Capitänlieutenant, jetzt Corvettencapitän Arendt hatte am 2. Juli ein dreiviertelstündiges Gefecht gegen die dänische Schraubenfregatte „Tordenskiold“ von 34 und gegen den Raddampfer „Hecla“ von 6 Geschützen. Die vier großen Kanonenboote waren inzwischen zu einer besondern Division zusammengezogen und die drei andern aus je fünf kleinen Booten formirt.

Die dritte Division war bei Dornbusch an der Westseite Rügens stationirt, als die Dänen an jenem Tage in Sicht kamen. Es war ruhige Witterung, Capitänlieutenant Arendt beschloß den Angriff und dampfte auf die feindlichen Schiffe zu. Anfänglich kamen sie ihm entgegen, bald jedoch drehten sie bei und die Division war dadurch gezwungen, wenn sie sich schlagen wollte, sich fast drei Meilen von der Küste zu entfernen. Der Divisionscommandeur ließ sich dadurch nicht irre machen, setzte seinen Curs fort und eröffnete das Feuer auf 3200 Schritt gegen die Dänen. Diese erwiderten dasselbe theils mit Breitseiten, theils mit Einzelschüssen und machten etwa 10 Minuten darauf Miene, direct auf die Kanonenboote loszugehen. Sie waren jedoch kaum 400 Schritt näher gekommen, als sie sich wieder quer legten. Ihre Absicht, die Preußen zu schrecken, war mißlungen, die Division erwartete sie ruhig, und dies so wie die Wirkung ihrer gezogenen 24-Pfünder mochte den Dänen bedenklich erscheinen. Man beschoß sich von beiden Seiten noch eine halbe Stunde lang, dann sah sich Capitänlieutenant Arendt gezwungen, sich langsam unter Land zurückzuziehen und das Gefecht abzubrechen, weil fünf seiner zehn Geschütze durch Springen der Verschlußthüren unbrauchbar geworden waren. Die 24-Pfünder der Marine waren damals mit Kolbenverschluß versehen und die ersten schweren Geschütze nach diesem Modell, dessen Princip sich nicht bewährte und das jetzt überall durch den Keilverschluß ersetzt ist.

Die Dänen folgten den Kanonenbooten nicht, sondern hielten nordwärts ab, und besondere Resultate scheint das Gefecht nicht gehabt zu haben, obwohl 10—12 Treffer auf preußischer Seite beobachtet wurden. Die Kanonenboote hatten gar nicht gelitten; nur war die Schanzkleidung des „Sperber“ durch Granatstücke etwas mitgenommen.

In der Nordsee nahmen „Basilisk“ (Corvettencapitän, jetzt Capitän zur

See, Schau) und „Blitz" (Capitänlieutenant, jetzt Corvettencapitän Maclean) lebhaften Antheil an dem Seegefecht bei Helgoland am 9. Mai 1864. Wie schon bemerkt, befanden sie sich unmittelbar vor dem Kriege mit dem Radaviso „Adler" unter Commando des Corvettencapitäns, jetzt Capitäns zur See, Klatt, im Mittelmeere, und konnten vor Ausbruch desselben die Ostsee nicht mehr erreichen. Sie vereinigten sich deshalb mit dem österreichischen Geschwader, das unter Befehl des Capitäns Tegethoff, des späteren Siegers von Lissa, aus der Fregatte „Schwarzenberg" von 52, und der Fregatte „Radetzky" von 38 Kanonen bestand. Der „Adler" hatte 6 Geschütze, die beiden Kanonenboote jedoch nur 2 gezogene 24-Pfünder. Das 68pfündige Bombengeschütz war ihnen nicht mitgegeben, weil es auf einer so weiten Tour in der hohen See des Atlantischen Oceans als zu schwer für die kleinen Fahrzeuge erachtet wurde.

Die Dänen stellten den fünf Schiffen der Alliirten mit 96 Kanonen drei Schiffe, die Fregatten „Niels Juel", „Jylland" und die Corvette „Heimdal" von zusammen 104 Geschützen entgegen, so daß die Macht auf beiden Seiten ungefähr gleich war.

Tegethoff suchte den Feind bei Helgoland auf, und um 2 Uhr begann der Kampf, der zwei Stunden dauerte und von beiden Seiten mit größter Bravour geführt wurde. Das Feuern begann auf 3000 Schritt Entfernung, die sich jedoch allmählich verringerte und schließlich nur noch 4—500 Schritt betrug. Tegethoff versuchte den „Niels Juel" zu entern, aber dieser wich durch geschickte Manöver aus, und es blieb bei dem Feuergefecht. Eine unglücklich springende Granate steckte den Vortop des „Schwarzenberg" bereits um 2¾ Uhr in Brand, und obwohl die brennende Fregatte mit ungeschwächter Energie noch dreiviertel Stunden den Kampf fortsetzte, mußte sie um 3 Uhr 30 Minuten sich zurückziehen. Die Dänen folgten und versuchten dabei das Kanonenboot „Basilisk" abzuschneiden. Die führende Fregatte „Niels Juel" hatte sich ihm schon bis auf 1000 Schritt genähert, und jeder glaubte, daß das Boot verloren sei, als erstere plötzlich ihre Fahrt hemmte. Einige wohlgezielte 24-Pfünder Granaten, von denen eine anscheinend das Ruder zerschmetterte, hatten sie kampfunfähig gemacht. Die Dänen hielten mit der Verfolgung inne, und kurz darauf sah man den „Niels Juel", von der „Jylland" ins Schlepptau genommen, sich entfernen.

Während das feindliche Geschwader nordwärts steuerte, konnten die Oesterreicher unbehelligt unter Helgoland laufen, dort den Brand des „Schwarzenberg" löschen und noch in derselben Nacht nach Cuxhaven zurückgehen.

Wie hartnäckig in den zwei Stunden gekämpft wurde, erhellt aus den Verlusten, von denen namentlich der „Schwarzenberg" betroffen war. Sein Rumpf hatte 190 Kugellöcher, ein Officier und 30 Mann todt, 50 Mann waren schwer und 23 leicht verwundet. Auf dem „Radetzky" waren ein Cadett und

2 Mann todt und 22 Mann verwundet. Die preußischen Fahrzeuge hatten weder Todte noch Verwundete. Dies erklärt sich daraus, daß die Dänen vollauf zu thun hatten, um den kühnen Tegethoff von sich abzuhalten, und deshalb ihr Feuer fast auf ihn allein concentrirten, ohne von den Preußen viel Notiz zu nehmen, mit denen sie nach Ueberwältigung des „Schwarzenberg" leichtes Spiel gehabt hätten. Indessen war diese Ansicht doch eine irrige, denn der „Basilisk" machte ihnen einen unangenehmen Strich durch die Rechnung und zwang sie zur Umkehr.

Sie gaben ihre Verluste auf 14 Todte und 30 Verwundete an, es ist jedoch wahrscheinlich, daß sie mehr gelitten, denn der „Niels Juel", das führende Schiff, auf das wieder die Alliirten hauptsächlich ihr Feuer gerichtet, war eben so arg mitgenommen, wie der „Schwarzenberg."

Unmittelbar vor Abschluß des Friedens spielte das Kanonenboot „Blitz" noch bei Einnahme der friesischen Inseln Sylt, Föhr und Amrum eine sehr thätige Rolle. In den den dortigen Binnengewässern befand sich der während des Krieges vielbenannte Capitänlieutenant Hammer mit einer dänischen Flotille von zwei kleinen Dampfern, 6 Ruderkanonenjollen mit je einem 60-Pfünder armirt, 12 Zollkuttern, einigen Transportfahrzeugen und mehreren, von Hammer gemachten Prisenschiffen.

Es waren bereits Gerüchte von Waffenstillstand im Umlauf und die österreichische Flotte wollte vorher das letzte Stück schleswigscher Lande, wo noch die dänische Herrschaft galt, in deutsche Hände bringen.

Vom 12. bis 18. Juli wurden die friesischen Inseln ohne Blutvergießen von östreichischen Seeleuten und von Landtruppen, welche auf Booten von der schleswigschen Küste herüberkamen, besetzt. Hammer, welcher sich mit seinen Fahrzeugen in die flachen Gewässer nordwärts von Wyk auf Föhr zurückzog, war zwar vollständig eingeschlossen, konnte aber von den Geschützen der alliirten Flotille, die einen zu großen Tiefgang hatte, nicht erreicht werden, und wies daher jede Aufforderung, sich zu ergeben, zurück. Die Zeit drängte, da der Waffenstillstand vor der Thüre stand, und deshalb versuchte der „Blitz" am 19. abends sein Möglichstes, um den Dänen, welche ebenfalls wegen des flachen Wassers nicht weiter nordwärts zurückkonnten, näher zu kommen.

Dank der soliden Bauart des Kanonenbootes, dessen Boden es nicht schadete, wenn es einmal mit voller Fahrt auf den Grund lief und sich ein paar hundert Fuß weit mit voller Maschinenkraft mehrere Zoll durch den Sand wühlen mußte, gelang es Capitänlieutenant Maclean, sich während der Nacht 1000 Schritt weiter nördlich zu arbeiten, so daß er nur noch 4000 Schritt von den Dänen entfernt war und am andern Morgen diese mit seinen gezogenen 24-Pfündern beschießen konnte.

Es kam jedoch nicht dazu. Hammer sah selbst ein, daß er verloren war, ging noch in der Nacht des 19. Juli auf einem seiner kleinen Dampfer an

Bord des „Blitz“, und ergab sich mit allen seinen Fahrzeugen an den Commandanten desselben.

Am 20. begann endlich die erwartete Waffenruhe, welche dem Frieden vorherging, für Hammer einen Tag zu spät. Jedenfalls war es aber dem „Blitz“ zu danken, daß die Flotille genommen wurde, und unsere Kanonenboote haben deshalb im Kriege von 1864 nach allen Richtungen hin wesentliche Dienste geleistet und ihre Schuldigkeit gethan.

Seit jener Zeit haben sie bedeutend von ihrer militärischen Wichtigkeit eingebüßt und sind als eigentliche Kriegsfahrzeuge durch Monitors, schwimmende Batterien und Torpedoboote verdrängt, obwohl sie während des letzten Krieges doch sehr nützliche Dienste leisteten und eines derselben, der nach den Westindischen Gewässern detachirte „Meteor“ sich durch seinen siegreichen Kampf gegen den bedeutend größeren und schnelleren Aviso Bouvet einen hellklingenden Namen in Deutschland erwarb. So wohl dieses Gefecht, wie der nächtliche Angriff der „Nymphe“, der kühne Kreuzzug der „Augusta“ und die Attaque der „Grille“ zeigte, daß es den deutschen Seeleuten und ihren Führern nicht an Muth fehlt, ohne Zögern gegen Uebermacht zu kämpfen, wenn dabei nur ihre eigenen Schiffe in das Spiel kommen und durch den eventuellen Untergang nicht höhere Zwecke geschädigt werden können.

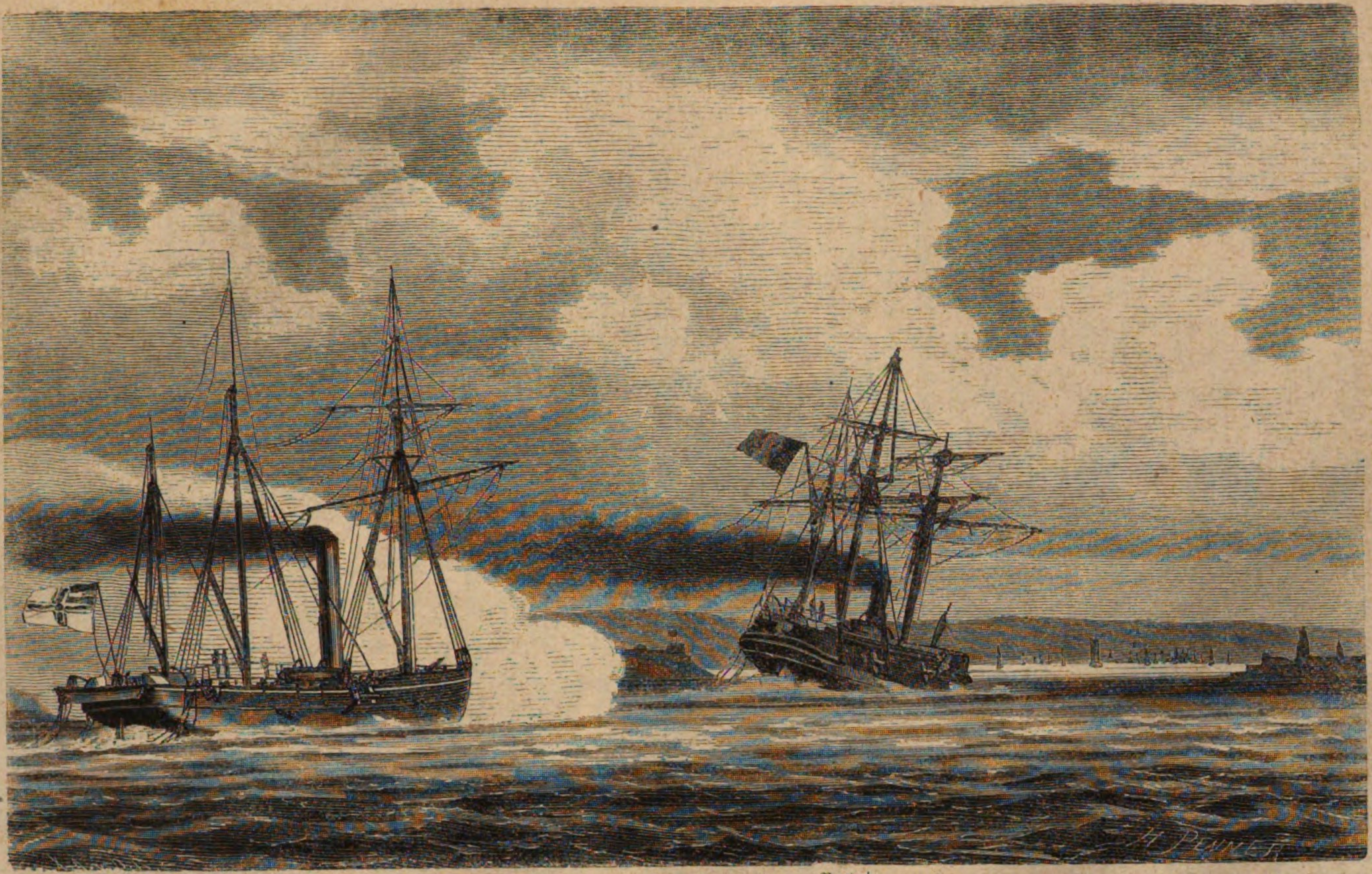
Das Kanonenboot „Meteor“ unter Führung des Capitänlieutenants jetzigen Corvettencapitäns Knorr war im Herbst 1869 nach Westindien als Stationsschiff entsandt. Seine Bewaffnung bestand aus 3 Geschützen und seine Besatzung zählte 65 Köpfe.

Trotz dieser geringfügigen Stärke leistete der „Meteor“ dort die ersprießlichsten Dienste und die Umsicht und Energie seines Commandanten flößten den Regierungen der halbcivilisirten Staaten in Central-Amerika und Westindien einen solchen Respect ein, daß bei den dortigen häuslichen Wirren, die chronisch zu sein scheinen, die Deutschen unbehelligt blieben und die ihnen früher zugefügten Beleidigungen redressirt wurden.

Die Nachricht von dem Ausbruche des Krieges fand den „Meteor“ in Venezuela, von wo er nach Havannah abging. Dort gesellte sich der französische Aviso „Bouvet“ zu ihn.

Dies Fahrzeug hat eine ungefähr gleiche Bewaffnung wie der „Meteor“ ist ihm aber an Schnelligkeit, Größe und Besatzung überlegen. Er führt ein 16 Centim. und zwei 12 Centim. Geschütze, hat eine Maschine von 130 Pferdekraft und 85 Mann Bemannung gegen 80 Pferdekraft und 65 Mann des „Meteor“. Trotz dieser Ueberlegenheit beschloß Capitänlieutenant Knorr den „Bouvet“ anzugreifen, sobald sich Gelegenheit dazu bieten würde.

Am 8. Novbr. 1870 verließ letzterer den Hafen und der „Meteor“ folgte ihm nach Ablauf der von den Neutralitätsgesetzen vorgeschriebenen 24 Stunden, um ihn aufzusuchen. Gegen Mittag fand er das feindliche Fahrzeug und ging mit vollem Dampf auf dasselbe los. Das Gefecht begann gegen 2 Uhr und



Meteor. Bouvet.

Der Kampf zwischen Meteor und Bouvet auf der Rhede von Havannah.

wurde von dem „Bouvet" eröffnet. Der Meteor erwiederte das Feuer erst auf 1200 Schritt Entfernung. Die beiden Fahrzeuge näherten sich dann mit entgegengesetztem Curse schnell bis auf 4—500 Schritt; dann kam der „Bouvet" mit vollen Dampf gerade auf den „Meteor" los.

Seine Absicht war unzweifelhaft eine kühne, er wollte, weil er so bedeutend größer war, das Kanonenboot in den Grund laufen. Dieses erkannte jedoch noch rechtzeitig die drohende Gefahr und vereitelte durch ein geschicktes Manöver die Absicht des Feindes, wenngleich ein Zusammenstoß doch nicht gänzlich zu vermeiden war und dieser dem „Meteor" argen Schaden zufügte.

Der Vordersteven des „Bouvet" fuhr hart an der Schiffsseite des „Meteor" entlang, faßte dabei die Mündungen der beiden fertig zum Feuer und ausgespannt stehenden hinteren Geschütze, schob sie vor sich her und machte sie für den Augenblick gefechtsunfähig. Krahnbalken und die stärkere Bemastung des Franzosen rissen die Fockraa des „Meteor" wie seine Boote herunter und brachen ihm den Groß- und Besanmast. Gleichzeitig erhielt das Kanonenboot aus den Toppen und dem Deck des so viel höheren „Bouvet" Gewehrfeuer, das zwei Mann tödtete und einen schwer verwundete, und von den Deutschen nur unvollkommen erwiedert werden konnte, weil die feindlichen Schützen, welche so viel höher und versteckt waren, in dem kurzen Augenblick des Zusammenstoßes schwer zu sehen waren.

Der Besan- wie der Großmast fielen beide nach Steuerbord über Bord; letzterer schwankte eingeknickt eine Zeit lang hin und her und wurde durch ein absichtliches Manöver des Capitänlieutenants Knorr zum Fallen nach dieser Seite gebracht, um nicht auf die beiden an Backbord ausgerannten hinteren Geschütze zu fallen und sie gefechtsunfähig zu machen, da auf diesen jetzt die Rettung des „Meteor" beruhte, namentlich wenn, wie zu befürchten stand, durch das über Bord hängende Tauwerk die Schraube unklar werden sollte.

Der Augenblick war für den „Meteor", der in der ziemlich hohen See und nach Verlust der sonst ein Gegengewicht bildenden Masten noch viel schlimmer als sonst schlingerte, während der so viel größere und anders gebaute „Bouvet" fast ruhig lag, ein höchst kritischer.

Glück und Geschicklichkeit beseitigten jedoch die Gefahr, der „Bouvet" ließ den Moment ungenützt vorüber gehen, der „Meteor" konnte, ehe die Schraube unklar wurde, noch so weit drehen, daß seine fertigen Backbord-Geschütze Richtung auf den Feind bekamen und feuern konnten, und dieser Umstand verschaffte dem Kanonenboote den Sieg.

Eine seiner Granaten traf einen Kessel des „Bouvet", was man an dem ausströmenden Dampf sehen konnte, und machte ihn dadurch gefechtsunfähig. Der „Meteor" suchte nun sich dem Feinde zu nähern, um ihn zu nehmen, als leider durch die über Bord hängende Takelage die Schraube unklar wurde und die Maschine stoppen mußte.

Den durch das Klaren entstehenden halbstündigen Aufenthalt benutzte der „Bouvet", um Segel zu setzen und nach dem Hafen von Havannah zu fliehen. Wegen Verlustes seiner Takelage mußte der „Meteor" leider warten, bis die Maschine wieder in Thätigkeit treten konnte. Als er dann die Verfolgung mit vollem Dampf wieder aufnahm und sich so weit genähert hatte, daß seine Geschütze den „Bouvet" fast erreichten, zeigte ein zwischen ihm und dem „Bouvet" abgefeuerter Schuß der spanischen Dampfcorvette „Hernando Cortez" dem Kanonenboote an, daß der Feind sich innerhalb der Neutralitätsgrenze befinde, und so entging der letztere leider dem Genommenwerden.

Immerhin war das Gefecht aber für die deutsche Marine ein sehr ruhmreiches und zeigte das Wollen und Können unserer Seeleute, wenn die Verhältnisse nicht gar zu ungünstig gegen sie sprechen.

Die Reparatur des „Meteor" dauerte ziemlich lange, weil, wahrscheinlich auf französischen Betrieb, die Beschaffung der Masten und Boote auf jede Weise erschwert wurde. Inzwischen erhielten die Franzosen auch bedeutende Verstärkung und so blieb der „Meteor", der gewiß das Mögliche geleistet, bis zum Frieden in Havannah liegen.

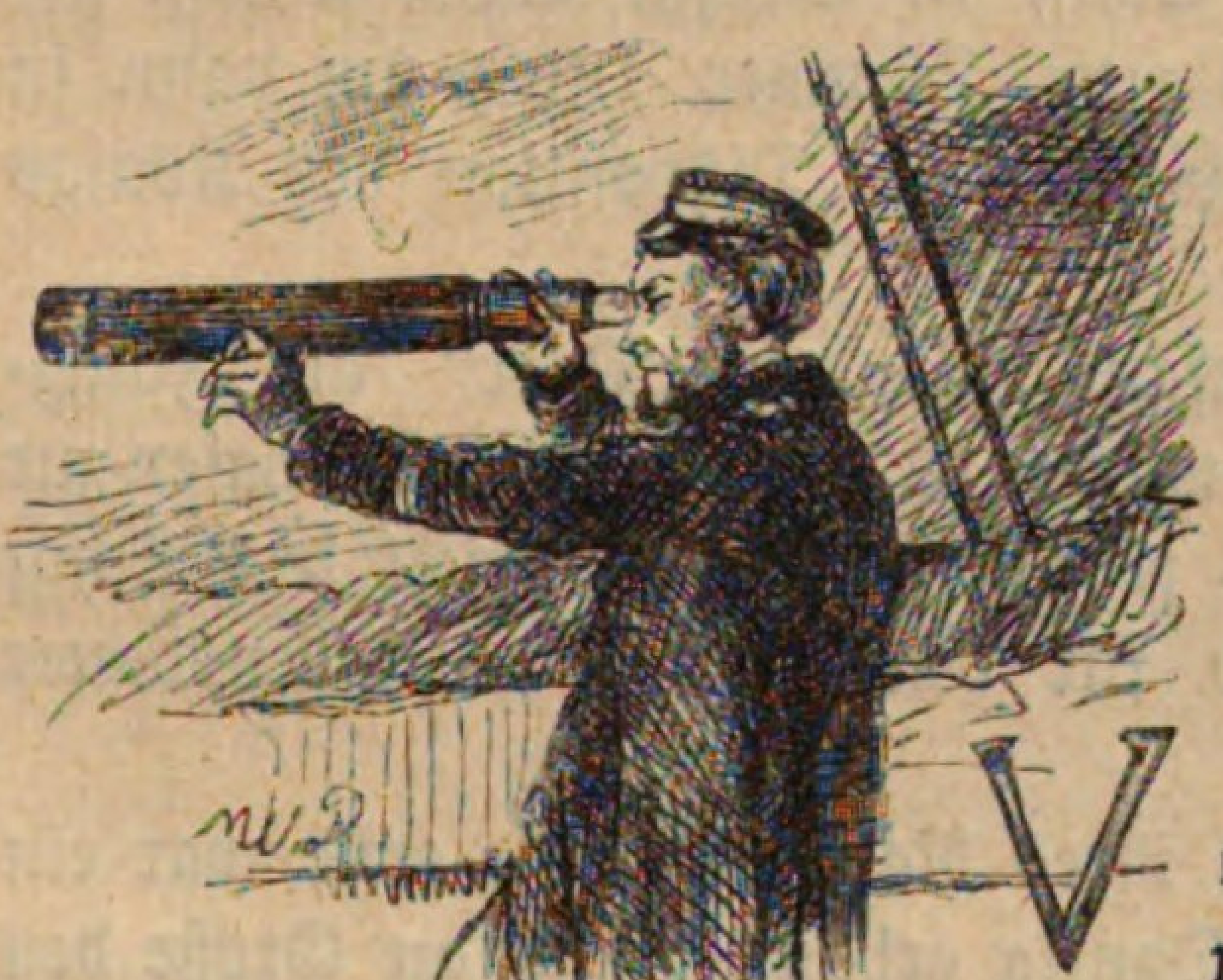
Nach Abschluß desselben kehrte er in die Heimath zurück und liegt außer Dienst in Kiel.

Von den 6 großen Kanonenbooten machen noch einzelne andere längere Reisen und sie haben namentlich Station im mittelländischen und schwarzen Meere. Augenblicklich verweilt der „Delphin" dort, der den „Blitz" abgelöst hat.

In den heimischen Gewässern werden die kleineren jetzt allgemein zu Arbeitsdiensten verwendet, und machen sich dadurch sehr nützlich, obwohl der Aufenhalt auf ihnen für die Besatzung grade nicht zu den Annehmlichkeiten des Lebens gehört. Indessen bilden sie eine vortreffliche Schule für die jungen Officiere, welche den Befehl darüber erhalten. Diese lernen auf ihnen selbstständig mit Schiffen zu manövriren, ohne für gemachte Fehler zu sehr zu büßen. Ein solches Kanonenboot kann immerhin einmal mit voller Fahrt auf den Grund oder auch gegen ein Hafenbollwerk laufen, ohne sich schwer zu beschädigen, und eignet sich daher zu solchen unvermeidlichen Experimenten eines jungen Commandanten vortrefflich. Ebenso sind sie passende Fahrzeuge für Vermessungszwecke und auch von unserer Flotille werden einige in der Nordsee mit Nutzen dazu verwandt.

Da wir indessen im Verhältniß zu unsern übrigen Schiffen eine genügende Anzahl besitzen, so werden vorläufig nicht mehr gebaut und die vorhandenen aufgebraucht werden. Eines der kleinen, „Crocodil", hat bereits sein Leben beschlossen. Es wurde in seinen Hölzern so faul befunden, daß eine Reparatur nicht mehr angebracht war, und deshalb abgebrochen. Dieselben sind gegenwärtig auf die Stationen Kiel und Wilhelmshafen vertheilt.

Die Avisos.



Von dieser hauptsächlich für Recognoscirungs- und Depeschendienst bestimmten Klasse von Fahrzeugen besitzt unsere Marine bis jetzt fünf: „Adler", „Loreley", „Falke", „Albatroß" und „Nautilus". Ersterer war ursprünglich und bis zum Jahre 1848 königliches Postdampfschiff, ist in England gebaut und von Eisen construirt. Er ist ein Raddampfer von ähnlicher Größe wie die Nymphe-Klasse mit einer Maschine von 300 Pferdekraft.

Während des ersten dänischen Krieges wurde er von der Post der Marine zur Disposition gestellt und bestand 1849 bei Brüsterort unweit Pillau mit der die Danziger Rhede blockirenden dänischen Segelbrigg St. Croix ein Gefecht, das jedoch von seiner Seite abgebrochen werden mußte, da eine feindliche Kugel in den Radkasten schlug und gleichzeitig in die Eisenwand des Schiffes ein so großes und unregelmäßiges Loch riß, daß es sich nicht stopfen ließ und bei aufkommendem Seegange das Schiff zum Sinken gebracht hätte. Commodore Schröder, welcher sich auf dem „Adler" befand, mußte deshalb bei der auffrischenden Briese in den Danziger Hafen zurückkehren und man hat gleichzeitig aus diesem Falle die schon Eingangs dieses Buches erwähnte Lehre gezogen, daß eiserne Schiffe (ungepanzert) zur Kriegführung untauglich sind. Das Ge-

fecht kostete auf preußischer Seite außerdem einen Todten: ein dänisches Geschoß riß dem Bootsmann ein Bein ab, infolge dessen er starb.

Nach dem Kriege wurde der „Adler" an die Post zurückgegeben und nahm seine regelmäßigen Fahrten zwischen Stettin und Petersburg wieder auf. Als 1862 nach Vollendung der Ostbahn diese Seepostverbindung einging, übernahm die Marine das Schiff zum zweiten Male und zwar definitiv als Aviso. Nachdem es in Danzig für diese Zwecke eingerichtet und mit 4 Geschützen armirt war, trat es im Jahre 1863 in Begleitung der beiden Kanonenboote „Blitz" und „Basilisk" eine Reise nach dem Mittelmeer an. Der Ausbruch des dänischen Krieges rief die drei Fahrzeuge zurück, und es war dem „Adler" vorbehalten, zum zweiten Male gegen die Dänen zu kämpfen und einen ruhmvollen Antheil an dem Gefechte bei Helgoland zu nehmen, ohne daß er jedoch dabei Schaden gelitten hätte. Merkwürdiger Weise hatte der Commandant, Corvettencapitän Klatt, auch das Gefecht bei Brüsterort als Lieutenant auf dem „Adler" mitgemacht.

Nach dem Friedensschlusse wurde das Schiff in Danzig außer Dienst gestellt und lag an der dortigen Werft bis zum Sommer 1868, um dann in Stelle der in Reparatur liegenden Yacht „Grille" zur Disposition des Königs und der königlichen Prinzen zu stehen.

Während des französischen Krieges befand sich der „Adler" als Flaggschiff des Contreadmirals Heldt in Kiel und wurde 1871 nach Wilhelmshafen zur Außerdienststellung geschickt. Bei seinem 24 jährigen Alter entspricht das Schiff nicht mehr der Jetztzeit und wird deshalb für den Rest seiner Lebensdauer wohl dem Hafendienst überwiesen werden.

Die „Loreley" ist bereits die zweite ihres Namens. Die erste war ein hölzernes Radschiff, wurde 1858—59 in Danzig erbaut, stand an Größe den Kanonenbooten gleich, hatte aber eine stärkere Maschine von 120 Pferdekraft und eine Geschwindigkeit von 10 Knoten.

Ihre Betheiligung am Gefecht bei Jasmund ist bereits erwähnt. Vorher war sie während des französisch-italienischen Krieges zum Schutze deutscher Unterthanen im Mittelmeere stationirt. Während des Krieges von 1866 gehörte sie zur Nordseeflotille und betheiligte sich hervorragend an der Ueberrumpelung von Stade. Sie brachte einen Theil des Kranachschen Bataillons von Harburg dorthin und ein Detachement ihrer Heizer und Matrosen sprengte unter Führung ihres Commandanten, jetzigen Corvettencapitäns Ratzeburg, die Festungsthore und drang zuerst in die Stadt ein. Bis 1869 war sie dann in der Nordsee stationirt und diente zu Vermessungszwecken. Da sich inzwischen herausstellte, daß sie im Holze faul war, wurde sie aus der Schiffsliste gestrichen und für ihre noch intacte Maschine in Wilhelmshafen als erstes Schiff eine andere „Loreley", aber von Eisen gebaut. Dieselbe lief Ende 1871 vom Stapel und wird voraussichtlich bald seefertig sein.

Der „Falke" war ursprünglich ein holländischer Kauffahrteidampfer. Er

besitzt eine starke Maschine und eine Schnelligkeit von 14 Knoten. Er wurde während des französischen Krieges im August 1870 gekauft und kam, indem er die Blockade brach, im September wohlbehalten im Wilhelmshafen an, um mit der „Grille“ Avisodienste zu thun. Er wurde wie „Loreley“ mit zwei gezogenen 12-Pfündern armirt und ist jedenfalls bis jetzt unser schnellster Aviso.

„Albatroß“ und „Nautilus“ sind Schwesterschiffe. Beide sind in den Jahren 1869—72 auf der Danziger Werft gebaut und ihre Maschine deutschen Ursprungs.

Diese Fahrzeuge sind eigentlich weniger zu Avisos d. h. zu Recognoscirungen als dazu bestimmt, um in Ostasien zur Verfolgung der Seeräuber zu dienen, wofür sie wegen ihres geringen Tiefganges besonders geeignet sind. Wahrscheinlich wird deshalb auch eins derselben nächstens dorthin abgehen.

Die königliche Yacht „Grille“.

Die „Grille“ ist unstreitig das schönste Fahrzeug der Marine und ihr Constructeur Normand in Havre hat es verstanden, die ihm gestellte Aufgabe in jeder Beziehung zu lösen. Mit den feinsten Linien und den zierlichsten Formen verbindet sie eine Geschwindigkeit, die noch jetzt groß genannt werden muß, vor 14 Jahren aber, als sie erbaut wurde, eine ganz außergewöhnliche war. Die „Grille“ machte damals 15 Knoten und wurde deshalb allgemein bewundert. Jetzt läuft sie, wie dies stets der Fall, wenn die Schiffe älter werden und in Folge dessen ihre ursprünglichen Formen etwas verändern, zwar einen halben bis drei Viertel Knoten weniger, darf aber immer noch als schnelles Schiff gelten.

Um ihr bei möglichst leichtem und elastischem Bau, welcher für große Geschwindigkeit nothwendig ist, dennoch die erforderliche Stärke und Widerstandsfähigkeit zu geben, bekam sie nur so viele Inhölzer, als nöthig war, um die Form des Schiffes zu bestimmen, wurde im übrigen aber aus Mahagoniplanken diagonal gebaut, wie dies bei den Booten beschrieben ist, und erhielt über die beiden Diagonallagen noch eine horizontale Außenhaut.

Diese Bauart hat sich vorzüglich bewährt; das Schiff ist während der vierzehn Jahre seines Lebens sehr viel in Dienst gewesen, hat allerlei Fährlichkeiten bestanden, ist verschiedene Male mit Heftigkeit auf den Grund gestoßen, ist selbst mit schweren Geschützen armirt worden, wofür es durchaus nicht bestimmt war, hat trotzdem aber in seiner Construction nicht gelitten. Es fanden sich anfangs 1868 unter den Kesseln zwar viele faule Stellen, so daß das Fahrzeug in Danzig einer gründlichen Reparatur unterzogen werden mußte, allein dies hat nichts mit der Bauart zu thun, sondern ist eine natürliche Folge davon, daß der Schiffsboden unter den Kesseln auf kleinen Schiffen gänzlich von der frischen Luft abgeschlossen und deswegen eher als andere besser ventilirte Theile der Fäulniß ausgesetzt ist.

Die „Grille" besitzt eine Länge von 174, eine Breite von 24 und einen Tiefgang von 10 Fuß. Ihre Maschine hat 160 Pferdekraft und ihr Gehalt beläuft sich auf 493 Tonnen. Da sie ein Lustfahrzeug für die königliche Familie sein soll, harmonirt natürlich ihre innere Einrichtung auch mit ihrer äußern Erscheinung und bietet einen so eleganten Comfort, als dies die Verhältnisse an Bord irgend zulassen.

Der König selbst hat das Fahrzeug wenig benutzt, desto mehr aber die Kronprinzliche Familie, und die Kronprinzessin als Tochter Großbritanniens hat eine besondere Vorliebe, sich mit der leichten schlanken „Grille" auf den crystallenen Fluten des Meeres zu schaukeln, dem ihr erstes Vaterland seine Größe zu danken hat und das hoffentlich auch der Quell für die Macht und den Wohlstand ihrer jetzigen Heimat werden wird.

Das Schiffchen hat sich bereits vielfach umhergetummelt in der Ost- und in der Nordsee und sich auch als prächtiges Seeschiff bewährt, das keinen Sturm zu scheuen braucht. Aber es hat sich auch im Kriege von 1864 einen historischen Namen errungen und unter Führung eines königlichen Prinzen sich stundenlang mit einem dänischen Linienschiffe und einer Fregatte geschlagen.

Es war am 14. April jenes Jahres, als der Prinz-Admiral Adalbert, welcher seit kurzem den persönlichen Befehl über das preußische Ostseegeschwader übernommen hatte, mit der „Grille", der „Arcona", „Nymphe" und fünf Kanonenbooten von Swinemünde aus in See ging, um zu recognosciren. Während die letztgenannten Fahrzeuge vor der Swinemünder Bucht zwischen der Greifswalder Oye und Swinshoofd kreuzten und die „Nymphe" bei dieser Gelegenheit einen dänischen Dampfer jagte, den sie auf der Oderbank auf Beobachtungsposten fand, steuerte die „Grille" allein nordwärts. Bei Jasmund fand sie das Linienschiff „Skiold" und die Fregatte „Sjaelland" und engagirte sie sofort.

Es ist wohl noch nicht in der Geschichte dagewesen, daß eine mit zwei Geschützen armirte Lustyacht zehn Meilen weit vom Hafen den Feind aufgesucht und zwei so schwere Schiffe von zusammen 110 Kanonen angegriffen hat. Wenn auch der Prinz wußte, das sein Schiffchen die größte Geschwindigkeit besaß, so vollführte er damit doch ein kühnes Wagstück das mit Recht allgemeine Bewunderung erregte. Wie leicht konnte eins der dänischen gezogenen Geschosse das schwache Boot treffen und dessen theilweise über Wasser liegende Maschine unbrauchbar machen, wenn dieselbe auch mit Ketten und Hängematten so gut wie möglich gepanzert war.

Die Dänen kanonirten mit Breitseiten nach Herzenslust und gaben viele hunderte von Schüssen auf das verwegene kleine Ding ab, das mit halber Kraft gehend dennoch leichtfüßig vor den beiden Kolossen hertänzelte. Bald beschrieb es eine Acht, bald einen Kreis und hielt sich dabei immer auf 3500 Schritt Entfernung, um langsam etwa 30 Schuß aus seinen beiden gezogenen 12-Pfündern zu feuern, von denen zwei Treffer beobachtet wurden.

Man kann sich denken, wie es die Dänen erbittert haben muß, von einem so winzigen Feinde in dieser Weise belästigt zu werden, und daß sie alles Mögliche thaten, sich seiner zu entledigen. Ihre Breitseiten hatten jedoch nicht die gehoffte Wirkung. Wenngleich verschiedene Granaten neben und über der „Grille" platzten, schien das Fahrzeug gefeit und wurde nicht verletzt.

Nach zweistündigem Feuer, während dessen der Prinz seinen Curs nach Swinemünde zurücknahm, brach er das Gefecht ab und lief außer Schußweite vor den verfolgenden Dänen her. Als diese jedoch ihre alten Freunde vom 17. März her, „Arcona" und „Nymphe" nebst den Kanonenbooten vor der Swinemünder Bucht aufgestellt und zu ihrem Empfange bereit sahen, steuerten sie ostwärts ab und nahmen das angebotene Gefecht nicht auf.

Wenige Tage darauf, am 24. April, versuchte die „Grille" dieselbe Sache auf der Ostseite Rügens mit der Fregatte „Tordenskiold" von 34 Geschützen. Sie gab diesmal nur 28 Schuß ab, von denen drei Treffer beobachtet wurden. Der Däne feuerte Breitseite über Breitseite; wiederum sprangen die feindlichen Granaten rechts und links vor dem Schiffchen, aber wiederum hatte es Glück und wurde nicht beschädigt. Die beobachteten preußischen Treffer mußten jedoch wohl der Fregatte sehr unangenehm gewesen sein, denn vergeblich bemühte sich der Prinz, sie weiter östlich nach Dornbusch zu locken, wo eine Division Kanonenboote aufgestellt war. Der Feind zog es diesmal vor, seinerseits das Gefecht abzubrechen und westwärts abzusteuern.

Zwei Tage darauf erschienen „Skiold", „Själland", „Tordenskiold" und ein gepanzerter Schuner bei Hiddensee. Die „Grille" mit 9 Kanonenbooten (24 Geschütze gegen 139) ging ihnen entgegen, bot ein Gefecht an und wartete zwei Stunden stillliegend auf den Angriff, aber vergebens. Die Dänen kamen nicht heran, wahrscheinlich hatten sie vor den mit Brandern gefüllten Granaten der Preußen einen heilsamen Respect bekommen.

Wenn die erwähnten Gefechte auch kein ernsteres Resultat hatten, als daß ein Luftfahrzeug, ein ganzes Geschwader schwerer Kriegsschiffe beständig in Athem hielt und ihm die Blockade sehr schwer machte, so zeigten sie doch auf das deutlichste, welche großen Vortheile Schnelligkeit und weittragende Präcisionsgeschütze den Schiffen im Einzelkampfe (in Schlachtformationen von Flotten oder Geschwadern weniger, da diese nur mit mittlerer Geschwindigkeit dampfen können, um ihre taktische Ordnung zu bewahren) verleihen. Das schnellere Schiff hat immer schon den halben Sieg, weil es den Feind nach Belieben aufsuchen, ihn auf selbstgewählte Entfernung und unter den günstigsten Umständen angreifen oder im andern Falle sich ihm entziehen kann. Diese Vortheile werden jetzt auch überall anerkannt, und die Schiffsbaukunst ist deshalb mit ganzer Macht bestrebt, neben der größten Widerstandsfähigkeit in der Panzerung den Kriegsschiffen die größtmögliche Schnelligkeit zu verleihen.

Mit wie bedeutendem Erfolge sie auf diesem Wege fortgeschritten ist, beweist die „Grille". Vor vierzehn Jahren wurde dieselbe noch als ein Wunder

von Schnelligkeit angestaunt, heute bauen wir Panzerschiffe, welche einen Eisengürtel von 2 Millionen Pfund Gewicht auf ihrem Körper tragen und mit derselben Schnelligkeit durch das Wasser fliegen, wie vor kurzem eine auf das leichteste, elastischste gebaute und in den feinsten Linien geformte königliche Yacht.

Im Herbst 1869 machte die Grille eine Reise nach dem Mittelmeere, um bei Eröffnung des Suezkanals, der der Kronprinz des deutschen Reiches beiwohnte, zu dessen Disposition zu stehen, und kam im Frühjahr 1870 zurück.

Während des französischen Krieges diente sie in den ersten Monaten als Leitschiff für eine unter Corvettencapitän Graf Waldersee bei Rügen postirte Division Kanonenboote. Als solche hatte sie am 17. August 1870 in der Nähe von Hiddensee ein Ferngefecht gegen 4 französische Panzerschiffe und eine Holzcorvette, ohne daß jedoch sie oder die Kanonenboote Schaden litten, obwohl man bei dieser Gelegenheit die Erfahrung machte, daß die Franzosen eben so weit tragende Geschütze hatten, als sie vorzüglich gut schossen.

Im September 1870 wurde die Flotillen-Division aufgelöst, und die Grille nach Wilhelmshafen dirigirt, wo sie in Begleitung der „Elisabeth" glücklich eintraf und durch einen Nebel jeder Behelligung durch die bei Helgoland stationirte feindliche Panzerflotte entging.

Von der Jade aus wurde sie, so lange sich noch französische Schiffe in der Nordsee befanden, als Aviso benutzt, um deren Bewegungen zu beobachten.

Seit Frühjahr 1871 ist sie außer Dienst.

Bei allen ihren vortrefflichen Eigenschaften ist sie als kaiserliches Lustfahrzeug zu klein und macht deshalb in See zu unangenehme Bewegungen, welche alle „Lust" verleiden müssen.

Es ist daher wahrscheinlich, daß bald neben ihr noch eine andere kaiserliche Yacht gebaut wird, wie sie für das Oberhaupt des deutschen Reichs angemessen ist.

Die Schulschiffe.



Unsere Marine besitzt drei Klassen von Schulschiffen, eine Segelfregatte für die Cadetten, drei Briggs für die Schiffsjungen und ein Artillerieschulschiff für Ausbildung der Matrosen zu Geschützcommandeuren.

Als Cadettenschiff dient die „Niobe", eine kleine Segelfregatte, welche für 28 Geschütze im Jahre 1848 gebaut, früher der englischen Marine angehörte und vor 12 Jahren von Preußen käuflich erworben wurde. Sie ist seitdem für die Aufnahme von 40—50 Cadetten eingerichtet, kreuzt während des Sommers in den heimischen Gewässern und begibt sich im Herbst nach dem Süden, gewöhnlich nach Westindien. Auf ihr werden alljährlich im Mai diejenigen Cadettaspiranten eingeschifft, welche ihre Eintrittsprüfung auf der Marineschule in Kiel im April bestanden haben. Sie verbleiben ein Jahr auf derselben, um auf geeignete Weise in ihr neues Fach eingeführt zu werden und sich diejenigen Fachkenntnisse anzueignen, welche sie befähigen, ihr Examen zum Seecadetten abzulegen und als solche an Bord von in Dienst gestellten Kriegsschiffen Dienste zu thun.

Der ihnen ertheilte Unterricht ist theoretischer und praktischer Natur und die Lehrer sind Seeofficiere. Mit Ausnahme solcher Verrichtungen, welche nicht eigentlich zum seemännischen Fache gehören, müssen die Cadetten alle

Matrosenarbeiten machen. Der Kreuztop gehört ihnen und wird allein von ihnen bedient; sie müssen jeden seemännischen Handgriff erlernen, Segel lösen, festmachen und reffen, den Top auf- und abtakeln, mit einem Worte im Kreuztop alles thun, was sonst den Matrosen obliegt, damit sie später als Officiere über jedes Detail ihres Faches ein richtiges Urtheil haben. Es ist dies durchaus nothwendig, um sich an Bord als Vorgesetzter den erforderlichen Respect zu verschaffen. Es liegt einmal in der Natur des Matrosen, die alleinige theoretische Ueberlegenheit nicht anzuerkennen, und ein Vorgesetzter, der nicht gleichzeitig ein durch und durch praktischer Seemann ist, wird nie einen wahren Respect bei seinen Untergebenen finden. Nur wenn der Officier dem Matrosen eine Sache, die dieser ungeschickt oder verkehrt anfaßt, erforderlichen Falles aus der Hand nehmen kann, um sie richtig vorzumachen; wenn er in kritischen Momenten selbstthätig einzugreifen versteht und sich auch praktisch überlegen zeigt, alsdann trägt ihm der Matrose Achtung und Gehorsam entgegen und folgt willig den Befehlen des Führers, zu dem er dann mit Vertrauen aufblickt.

Nebenbei wirkt diese praktische Erziehung, bei der sich der Cadett vier bis fünf Stunden täglich körperlich anstrengen muß, wohlthätig auf seine physische Entwickelung zurück. Seine Kräfte werden geübt, sie macht ihn gewandt und umsichtig, schärft die Sinne und verleiht ihm im Verein mit der regelmäßigen Lebensweise, der schönen, frischen Seeluft und einer einfachen, aber nahrhaften Kost eine kernige Gesundheit.

Für das Cadettenschiff werden Officiere und Mannschaften besonders ausgesucht. Commandant und erster Officier verbleiben gewöhnlich drei Jahre an Bord und werden nicht gleichzeitig abgelöst, um eine möglichst gleichmäßige Durchführung des angenommenen Erziehungssystems zu bewahren, ein Princip, das auf allen Schulschiffen aufrecht erhalten wird.

Bei der Vergrößerung unserer Marine in den letzten Jahren ist es nöthig geworden, außer der „Niobe" noch zwei gedeckte Dampfcorvetten, die „Gazelle" und „Vineta" als Cadettenschiffe einzurichten. Es sind etwa 150 Cadetten augenblicklich vorhanden, die sich auf vier Jahrgänge vertheilen. Davon befinden sich etwa 40 des ersten Jahrganges auf der „Niobe" die des zweiten Jahrganges auf der „Gazelle", die des dritten auf der „Vineta" und die des vierten theilweise auf der Marineschule in Kiel, theils auf der in Ostindien befindlichen „Hertha".

Die drei Schiffjungenbriggs sind „Musquito", „Rover" und „Undine". Eine vierte, die „Hela", ist als unbrauchbar aus der Liste der activen Schiffe gestrichen. Erstere beide wurden mit der „Niobe" zugleich aus der englischen Marine angekauft und haben sich, nachdem ihre Bemastung etwas verkleinert ist, für ihre Zwecke ganz vortrefflich bewährt. Sie sind bequeme Seeschiffe, segeln gut, manövriren ausgezeichnet und haben die angemessene Größe, um die

Schiffsjungen in jeder Hinsicht als Seeleute auszubilden, ohne ihren Kräften zuviel zuzumuthen.

Ueber die Art und Weise dieser Ausbildung, welche bisher die günstigsten Resultate ergeben, ist das Nähere bereits in dem Capitel „Bemannung" gesagt worden und kann deshalb hier darüber fortgegangen werden.

Die vierte Brigg „Hela" war ursprünglich ein Schuner und das erste der auf der Danziger Werft gebauten Schiffe und zwar aus freiwilligen Beiträgen des Volkes, ebenso wie der unglückliche Schuner „Frauenlob".

Die Zeit dieser Schiffsklassen war jedoch für die Kriegsmarine bereits vorüber und die „Hela" wurde deshalb, nachdem sie als Schuner eine Reise nach Brasilien unternommen, in eine Brigg umgewandelt, um zur Ausbildung von Cadetten und Schiffsjungen zu dienen. Sie machte als solche eine Reise nach dem Mittelmeer, war aber kein besonderes Seeschiff und auch zu klein, um den beabsichtigten Zweck zu erfüllen. Sie diente deshalb nur noch während der guten Jahreszeit in der Ostsee als Exercierschiff für Cadetten oder Schiffsjungen, wenn diese wegen zeitweiliger Reparatur der „Niobe" oder der Briggs so lange auf dem Wachtschiff in Kiel eingeschifft waren. Wie bemerkt, ist die „Hela" jedoch nicht mehr activ.

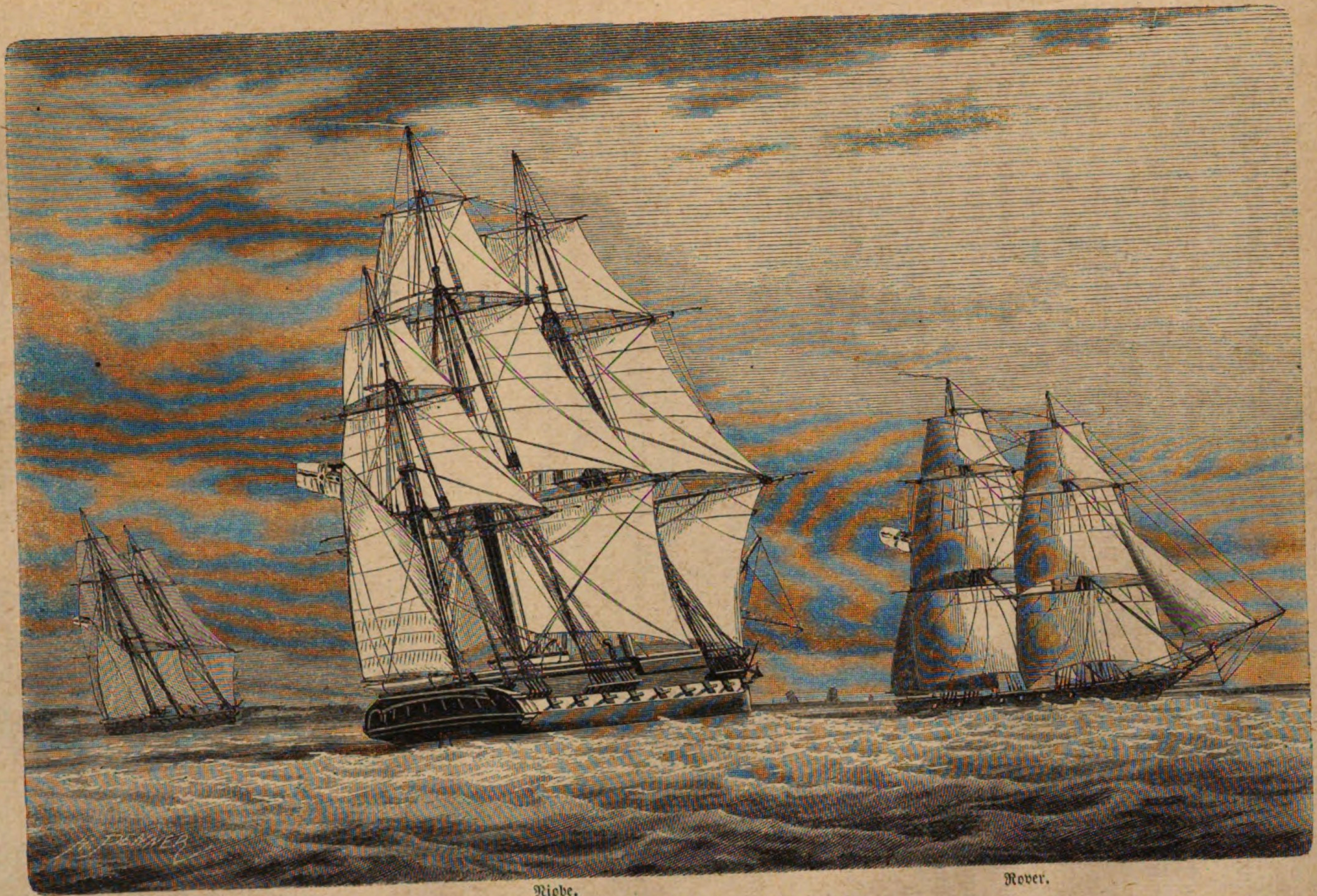
Als Artillerieschulschiffe fungirten bisher abwechselnd die beiden andern Segelfregatten, welche die Bundesmarine noch besitzt, die „Gefion" und die „Thetis", seit einem Jahre jedoch das von England 1870 angekaufte Linienschiff „Renown".

Die Geschichte der „Gefion" ist mit blutigen Lettern verzeichnet. Der 5. April 1849, an dem sie durch deutsche Batterien in der Bucht von Eckernförde zum Streichen der Flagge gezwungen wurde, während das Linienschiff „Christian VIII" in die Luft flog, wird für deutsche Waffen und deutsche Tapferkeit ein eben so ruhmreicher Tag bleiben, als er für Dänemark und dessen Flotte schmerzhaft sein muß.

Es war ein Schlag, wie er die letztere kaum härter treffen konnte, und ein gewisser Trost lag für sie nur darin, daß ein seltenes Zusammentreffen von unglücklichen Umständen fast ebensoviel zum Verluste der beiden Schiffe, des Stolzes der Dänen beitrug, als die Geschosse der deutschen Batterien.

Die Unternehmung des dänischen Geschwaders gegen Eckernförde sollte eine Diversion sein, um die der schleswig-holsteinischen Armee zu Hilfe eilenden Reichstruppen, welche bereits in Flensburg standen, zum Rückzuge zu bewegen und gleichzeitig die Schleswig-Holsteiner zur Theilung ihrer Truppen zu veranlassen. Der Besitz von Eckernförde hätte den Dänen eine gefährliche Flankenstellung verschafft, durch welche die Stadt Schleswig bedroht wurde. Sie hofften deshalb durch diesen Stoß die Kräfte des Generals von Bonin zu theilen und dann von Norden her mit ihrer doppelt so starken Armee die einzelnen Corps der Schleswig-Holsteiner und Reichstruppen zu vernichten.

Das Geschwader bestand aus dem Linienschiff „Christian VIII" von 84,



Musquito. Niobe. Rover.

Die Schulschiffe „Musquito“, „Niobe“ und „Rover“.

der Fregatte „Gefion“ von 46, den Raddampfern „Hecla“ und „Geyser“ von je 6 Geschützen und aus drei Transportschiffen, auf denen sich Landungstruppen befanden. Es stand unter dem Befehle des Capitän Paludan, Commandant des „Christian VIII“, und zeigte sich am 4. April nachmittags vor der Bucht von Eckernförde. Der heftige Wind vrhinderte an diesem Tage zwar das Einlaufen, aber die Erscheinung der gewaltigen Schiffsmacht mit 142 schweren Geschützen versetzte die Bewohner Eckernfördes in die lebhafteste Unruhe und Besorgniß. Ihr ganzer Schutz bestand in zwei Strandbatterien. Die am Nordstrande belegene unter dem Befehle des Hauptmanns Jungmann zählte 4 Achtzehnpfünder und 2 Achtundsechszigpfünder Bombenkanonen, die Südbatterie unter dem Commando des Unterofficier Preußer 4 Achtzehnpfünder. Die artilleristische Besatzung dieser beiden Schanzen betrug circa 90 Mann, davon über die Hälfte Recruten, und zwei Bataillone, von denen eines lediglich aus Recruten bestand, bildeten das Soutien der Batterien.

Das Verhältniß der beiderseitigen Geschützzahl stellte sich wie 1 : 14 und es rechtfertigte gewiß den auf allen Gemüthern lastenden Druck. Wie durfte man bei einer solchen Uebermacht auf einen siegreichen Ausgang hoffen, umsomehr als die Anlage der Batterien selbst nur eine sehr schwache war!

Das Gefühl der bangen Erwartung scheuchte die Nachtruhe und steigerte sich zur fieberhaften Aufregung, als die Dänen am folgenden Morgen mit Tagesanbruch bei schönem Wetter und leichter östlicher Briese mit schwellenden Segeln in die Bucht einliefen und „Christian VIII“ und die „Gefion“ sich auf etwa 1000 Schritt südöstlich von der Nordbatterie vor Anker legten. Ihre Absicht war, zunächst diese durch ihr Massenfeuer zu vernichten und dann sich auf die Südschanze zu werfen, deren Entfernung von über 3000 Schritt letztere hinderte, schon jetzt mit in das Gefecht einzugreifen. Hauptmann Jungmann konnte den beiden Breitseiten der Dänen von 65 Geschützen nur die 4 Achtzehnpfünder entgegenzustellen, da die beiden Achtundsechzigpfünder mit ihren Scharten mehr in südwestlicher Richtung nach der Stadt zu zeigten, aber der Tapfere zögerte keinen Augenblick, den ungleichen Kampf mit ebenso beispiellosem Muthe als eiserner Ruhe und Umsicht aufzunehmen.

Nachdem die Schiffe von ihren Ankern aufgeschwungen waren, eröffneten sie das Feuer. Als die ersten Breitseiten erkrachten, ihr Donner über das Wasser rollte und sich an den Uferhöhen in hundertfachem Echo fortpflanzte, während die todbringenden Geschosse wie ein Eisenregen auf die kleine Schanze niederschmetterten und das Erdreich aufwühlten, da erbebte wohl selbst das Herz des Muthigsten unter den tausenden von Zuschauern, die von den benachbarten Höhen auf das furchtbare Schauspiel herabblickten.

Auch die Besatzung der Schanze selbst schien einen Augenblick wie betäubt von dem Höllenfeuer, das um sie sprühte; doch es war nur ein Mo-

ment, dann hatte die junge Mannschaft sich wiedergefunden, und angefeuert durch das Beispiel ihres Hauptmanns, begann sie nun einen Kampf, der fast einzig in der Geschichte dasteht und jeden Einzelnen zum Helden stempelte.

Es war 6 Uhr morgens, als sich das Gefecht entspann, und fünf Stunden lang überschütteten die Dänen ihren winzigen Gegner mit Kugeln und Granaten, ohne ihn zum Schweigen zu bringen. Ein Geschütz nach dem andern wurde demontirt oder umgeworfen, die Brustwehren fast der Erde gleich, ein Drittheil der Besatzung kampfunfähig gemacht und die deutsche Fahne heruntergeschossen; aber an Uebergabe dachte weder der heroische Jungmann noch seine tapfere Mannschaft.

Mit eisiger Ruhe wurden die Geschütze reparirt, aufgerichtet und wieder in Position gebracht, um Schuß für Schuß mit tödtlicher Sicherheit in die Rumpfe der feindlichen Colosse zu schleudern. Eine Abtheilung Recruten des dritten Reservebataillons ersetzt die fehlende Kraft der todten und verwundeten Bedienungsmannschaft, die herabgeschossene Fahne wird sofort wieder aufgepflanzt und flattert lustig im Winde. Seit 8 Uhr läßt Hauptmann Jungmann aus einem der Geschütze nur glühende Kugeln feuern. Keine verfehlt ihr Ziel, die Dänen haben vollauf zu thun, um die entstehenden Brände zu löschen und die gefährlichen Geschosse aus den Schiffsseiten mit Aexten herauszuhauen. Doch müssen eine oder mehrere unerreichbar sein und ihre glühende Masse pflanzt den Keim des Verderbens in das verfehmte Linienschiff. Eine Rauchsäule dringt aus seinen Seiten hervor und verkündet den Zuschauern am Lande, daß im Schiff Feuer ausgebrochen ist. Wird es gelöscht werden oder als Verbündeter der bedrängten Nordbatterie zu Hilfe kommen? Es scheint nicht so; ununterbrochen speien die Geschütze des „Christian" ihr entsetzliches Feuer, Lage um Lage entsenden sie auf die Schleswig-Holsteiner, und mit jeder derselben wird die Schanze mehr geschwächt. Ihre beschädigten Geschütze können nur noch in langen Pausen feuern, und den geängsteten Zuschauern drängt sich das Blut zum Herzen; es ist kein Zweifel mehr, in kurzer Zeit muß die tapfere Batterie unterliegen.

Doch auf einmal ändert sich der Gang des Gefechtes, und ein schwerer Stein wälzt sich vom Herzen der Deutschen. Wo die Noth am größten, da ist die Hilfe am nächsten, und sie kam auch hier. Seit dem Morgen hatte der Ostwind stetig an Stärke zugenommen; gegen 11 Uhr war er so heftig geworden und hatte eine so hohe See erzeugt, daß die Schiffe vor ihren Ankern trieben und um tausend Schritt weiter westlich geriethen.

Diese von den Elementen erzwungene Positionsveränderung entschied das Schicksal der beiden Schiffe. Sie kamen dadurch in den Bereich der Südbatterie, die jetzt mit furchtbarer Präcision ihr Feuer auf sie eröffnete. Aber auch die Nordbatterie konnte nun ihre beiden 68-Pfünder zur Geltung bringen, und zwischen beiden Schanzen fuhr noch eine zu Hilfe geeilte Nassauische Feldbatterie am Strande auf, deren Granaten schreckliche Verwüstungen auf den dem

Unglück geweihten Fahrzeugen anrichteten. Zwar versuchte das Linienschiff, die Südbatterie durch sein Massenfeuer zu erdrücken, und seine Geschosse brausten mit furchtbarer Gewalt auf sie ein, daß die Erde erzitterte, allein auch hier fanden die Dänen an Preußer und seinen Mannschaften dieselben todesmuthigen tapfern Gegner, denselben zähen ausdauernden Widerstand und die eiserne Ruhe, wie drüben an Jungmann. Schuß auf Schuß erfolgte, wie auf dem Exercierplatze, aber stets mit verderblicher Wirkung; fast keiner verfehlte sein Ziel. Namentlich litt die „Gefion" außerordentlich durch Preußers Geschütze und die Nassauer Batterie. Infolge der Windrichtung lag ihre eine Breitseite der Nordschanze, das Heck aber den beiden Batterien zugekehrt. Sie konnte sich deshalb diesen gegenüber nur mit ihren beiden Heckgeschützen vertheidigen, während die mörderischen deutschen Geschosse jetzt ihren verheerenden Weg durch die ganze Länge des Schiffes nahmen.

Zweimal wurden durch sie die Besatzungen der Heckgeschütze kampfunfähig gemacht und ganze Reihen niedergestreckt. Die Matrosen, welche bereits die Nutzlosigkeit eines ferneren Widerstandes erkennen mochten, weigerten sich, den gefährlichen Platz wider zu besetzen, wo sie sicherer Tod oder Verstümmelung erwartete. Da nahmen tapfere Cadetten die verhängnißvolle Stelle ein, aber der kühne Muth der Jünglinge vermochte eben so wenig gegen das Geschick. Das Backbordgeschütz war bereits demontirt; nach wenig Minuten machte eine Granate auch das Steuerbordgeschütz unbrauchbar und die Hälfte der Cadetten lag mit zerschmetterten Gliedern auf dem blutgetränkten Verdeck.

Der Commandant sah ein, daß sein schönes Schiff unfehlbar dem Verderben geweiht sei, wenn es nicht gelang, dem entsetzlichen Feuer der deutschen Geschütze zu entrinnen. Er versuchte Segel zu setzen und aus ihrem Bereich zu kommen; die Mannschaften verließen die Geschütze und enterten nach oben. Schon waren sie im Begriff, die Segel zu lösen, da sausten Preußers Kugeln und die Granaten der Nassauer durch die Masten, zerschnitten das Tauwerk und die Segel und rissen die Leute von oben. Die Hoffnung war vergebens gewesen und die Blutarbeit nahm ihren Fortgang. Als letztes Rettungsmittel wird der „Geyser" zum Bugsiren heransignalisirt. Er kommt schleunigst; schon ist das Bugsirtau an ihm befestigt, seine Räder setzen sich in Bewegung, um die Fregatte fortzuschleppen — doch es ist ein Unglückstag für die Dänen, eine Kugel schneidet das Tau ab. Abermals wird es befestigt, da schlägt ein zweites Geschoß in den Radkasten des „Geyser" und zwingt das stark beschädigte Schiff zur Flucht. Auch dem „Hecla" hatte ein Schuß das Ruder unbrauchbar gemacht, er konnte dem bedrängten Kameraden nicht helfen, und vergebens signalisirte das Linienschiff nach seinem Beistande. Die weißliche Rauchwolke, welche aus dem „Christian" hervorquoll, wurde immer dichter, bisweilen verbarg sie schon das ganze Schiff den Blicken. Offenbar nahm das Feuer überhand. Der wachsende Ostwind trieb die Fahrzeuge immer näher der Küste und den Batterien; keine Kugel fehlte mehr, alle Tapferkeit der Dänen war

umsonst, wo sie hinblickten, schauten sie nur Tod und Verderben. Eine dumpfe Verzweifelung ergriff die braven Seeleute, über die das Unglück von allen Seiten hereinbrach, und Capitän Paludan mußte diesen Verhältnissen Rechnung tragen.

Nach sechsstündigem furchtbaren Kampfe und einem Verlust von über 150 Mann auf beiden Schiffen zog er die Parlamentärflagge auf. Der betäubende Donner der Geschütze schwieg, der Ostwind verwehte die Wolken von Pulverdampf, welche auf dem Wasser lagerten, aber die „Christian VIII" entsteigende Rauchwolke wich nicht, sie war nur noch dichter geworden.

Ein Boot verließ das Linienschiff und ein Marineofficier überbrachte ein Schreiben des dänischen Geschwadercommandanten. Sein Stolz war noch nicht gebrochen; er sprach nicht von Uebergabe, sondern verlangte nur freien Abzug mit seinen Schiffen. Weigerten sich die Deutschen ihn ziehen zu lassen, so drohte er, Eckernförde in Brand zu schießen.

So unmenschlich diese Drohung war, eine wehrlose Stadt einzuäschern und so sehr man ihre Ausführung für möglich hielt, vermochte sie die Bürger von Eckernförde nicht einzuschüchtern. Sie zwangen ihren dänisch gesinnten Bürgermeister zu einer Antwort an Paludan, in der sie die Entscheidung über die Einstellung oder Fortdauer der Feindseligkeiten den Militärbehörden anheimgaben, und diese schlugen die Forderung der Dänen rund ab.

Noch einmal versuchten diese Unterhandlungen anzuknüpfen, aber das zweite Parlamentärboot wurde zurückgewiesen und gar nicht zur Landung gelassen.

Um 4½ Uhr, nach dreistündiger Waffenruhe, nachdem die heldenmüthigen Artilleristen ihre Geschütze wieder so gut wie möglich in Stand gesetzt und sich mit Speise und Trank erquickt hatten, ließ Hauptmann Jungmann dem Commandanten des Linienschiffes mittheilen, daß er in zehn Minuten die Feindseligkeiten wieder beginnen werde.

Paludan versuchte inzwischen unter Segel zu gehen. Schon waren die Segel vorgeschotet, sie füllten und das Schiff begann zu drehen — da waren die zehn Minuten verstrichen. Die Granaten der Nassauer Batterie sausten unheilvoll durch die Lüfte und zerplatzten im Takelwerk, die zersplitterten Raaen, die abgeschossenen Taue und zerrissenen Segel machten jedes Manöver unmöglich und der Wind trieb das unglückliche Schiff noch näher an das Ufer und auf eine Sandbank.

Vergebens bot es noch einmal alles auf, durch Massenfeuer die ganz ungedeckt am Strande stehenden Nassauer zu erdrücken. Das Auge der Geschützcommandeure war unsicher geworden, sie trafen nicht; auch die Drohung die Stadt zu beschießen wurde nicht ausgeführt, dagegen schmetterten die Kartätschen der Deutschen an Bord alles nieder.

Die „Gefion" befand sich in gleich schrecklicher Lage. Ihre Bemannung war so geschwächt, daß sie nicht mehr den Versuch machen konnte, unter Segel



Christian VIII. Gefion.

Uebergabe „Christian VIII und der „Gefion" bei Eckernförde am 5. April 1849.

zu gehn, während die unbarmherzigen Geschosse der Südbatterie fortwährend in ihr vertheidigungsloses Heck schlugen und verheerend durch die Verdecke fuhren.

Endlich nach dreiviertelstündiger Dauer des neuen Kampfes sah Paludan ein, daß eine weitere Fortsetzung desselben ein nutzloses Hinmorden der eignen Mannschaft sei, und daß die Schiffe unrettbar verloren waren. Mit blutendem Herzen strich er um 5½ Uhr abends die Flagge, und kurze Zeit nachher senkte sich auch der Danebrog an der Gaffel der „Gefion“, welche in der letzten halben Stunde überhaupt nur noch mit einzelnen Schüssen das Feuer der Nordbatterie erwidert hatte. Die beiden schönsten Schiffe der dänischen Flotte befanden sich in den Händen der Deutschen.

Der Brand auf dem Linienschiffe hatte indessen immer mehr um sich gegriffen, bei seiner Ausdehnung und der demoralisirten Mannschaft war an Löschen nicht mehr zu denken, und die vollständige Zerstörung des Schiffes über kurz oder lang unausbleiblich.

Es galt deshalb, die Mannschaften so schnell wie möglich an Land zu retten, um sie vor der schrecklichen Katastrophe zu bewahren, und hier war es, wo der tapfere Unterofficier Preußer, nachdem er so viele Stunden in unerschütterlicher Ruhe im heißesten Kugelregen gestanden, mit humanstem Eifer auf die Rettung seiner Feinde bedacht war und für die schleunigste Ausschiffung der Mannschaften Sorge trug.

Bereits waren über 600 Mann an Land gebracht — da erzitterte die Erde von einen furchtbaren Krachen, eine gigantische Feuersäule schoß aus dem Meere empor, umgeben von dunkeln Rauchmassen. Die furchtbare Tragödie des Tages hatte ein noch furchtbareres Ende gefunden, das stolze Schiff war in die Luft geflogen. Unter seinen Trümmern lagen 100 Dänen und — der brave Preußer begraben. Er hatte als Held gekämpft und war als Held gestorben. Ehre seinem Andenken!

Die Dänen verloren in diesem Kampfe 131 Todte, 80 Verwundete und 943 Gefangene, auf deutscher Seite betrug der Verlust 4 Todte und 17 Verwundete.

So endete der unvergeßliche Tag von Eckernförde.

Die „Gefion“ war sehr zerschossen, wurde aber schleunigst reparirt und dann der deutschen Flotte einverleibt. Sie erhielt den Namen „Eckernförde“ und blieb in dem dortigen Hafen liegen. Ihre Drangsale schienen damit jedoch noch nicht enden zu wollen, und 1½ Jahr später, am 12. September 1850 war sie nahe daran, das Schicksal „Christians VIII“ zu theilen.

Kurz vor der Schlacht von Idstedt sandte König Friedrich Wilhelm IV ein Detachement von 100 Soldaten unter dem Major von Szymborski an Bord des Schiffes und gestattete zugleich, daß auf letzterem die preußische statt der deutschen Kriegsflagge geheißt wurde, um bei etwaigem Vorrücken der Dänen die „Eckernförde“ als neutrales Schiff vor der Wegnahme zu schützen.

Als dann die Stadt nach der Schlacht von Idstedt wirklich von den Dänen besetzt wurde, versuchten sie die Fregatte, die sie offen nicht fortnehmen konnten, zu vernichten, indem sie ein ganz in der Nähe des unmittelbar am Lande liegenden Schiffes befindliches Holzlager in Brand steckten und gleichzeitig von einigen Kanonenbooten über und auf die „Eckernförde" schossen, um angeblich eine jenseits liegende Schiffbrücke zu zerstören.

Eine 68-pfündige Bombe sprang im Zwischendeck, die Raaen und Wanten begannen bereits zu brennen, jedoch erschienen noch rechtzeitig Schleswig-Holsteinische Truppen in der Stadt und vertrieben die Dänen, wodurch es gelang, den Brand zu löschen und das Schiff zu retten.

Nach dem Frieden wurde es im November 1850 nach Bremerhaven gebracht, heißte wieder die deutsche Flagge und ging bei Auflösung der deutschen Flotte am 1. Mai 1852 in den Besitz von Preußen über, wobei es zugleich seinen früheren Namen „Gefion" zurückerhielt.

Die Fregatte wurde für eine längere Expedition ausgerüstet, ging im Juli nach Vlissingen, um gedockt zu werden, und trat im October 1852 in Gemeinschaft mit der Corvette „Amazone" und dem Transportschiff „Mercur" unter dem Befehl des Commodore, jetzigen Viceadmiral a. D. Schröder eine Reise an, die 2½ Jahre währte. Das Geschwader berührte Madeira und Teneriffa, begab sich dann nach Monrovia, der Hauptstadt der Negerrepublik Liberia an der Westküste Africas, von dort nach den La Plata-Staaten, Brasilien, Havannah Neu-Granada und Virginien. Sodann segelte es nach England zurück, um später die verschiedenen Häfen des Mittelmeeres und namentlich der Levante zu besuchen, und kehrte im Juli 1854 nach der Ostsee heim, um einige schwedische Häfen, so wie Swinemünde anzulaufen und im Spätherbst desselben Jahres außer Dienst gestellt zu werden.

Im Jahre 1856 machte die „Gefion" dann abermals eine Reise nach Brasilien. Dies war jedoch ihre letzte größere Expedition. Obwohl das von den Dänen 1842 mit größter Sorgfalt und vom besten Holze gebaute Schiff noch heute in seinen Hölzern kerngesund ist, hat es als Segelschiff für die active Kriegsmarine keinen Werth mehr und wurde deshalb in ein Artillerieschulschiff umgewandelt, auf dem die Geschützcommandeure der Flotte ihre praktische und theoretische Ausbildung erhielten. Als solches konnte es, da es den Hafen nicht verließ, so lange als Artillerieschulschiff seine Zwecke erfüllen, bis die Einführung der neuen mächtigen Geschützkaliber die Beschaffung eines größern Schiffes nothwendig machte, da die „Gefion" die letzteren nicht zu tragen vermochte. Seitdem dient die „Gefion" als Kasernenschiff im Hafen von Kiel und es darf vorausgesetzt werden, daß man die Trophäe eines für deutsche Waffen so ruhmvollen Tages, wie des 5. April 1849, mit derselben Pietät zu erhalten bestrebt sein wird, wie England das Linienschiff „Victory", auf dem Nelson, der Held von Trafalgar, fiel.

Als zweites Artillerieschulschiff diente zur Ablösung der „Gefion" die Segel-

fregatte „Thetis". Sie ist englischen Ursprungs und wurde im Jahre 1854 während des Krimkrieges von der englischen Regierung gegen zwei kleine aber mit sehr schweren Geschützen bewaffnete eiserne Raddampfer „Nix" und „Salamander" eingetauscht, welche die Preußische Marine damals besaß. Den Engländern, welche flachgehender Fahrzeuge dringend zu ihren Kriegsoperationen im schwarzen und asowschen Meere bedurften, war mit diesem Tausche sehr gedient und ebenso kam er der preußischen Marine zu Statten. Die Aufgabe der letzteren war damals hauptsächlich, die Vor- und Ausbildung von Personal, und für diese Zwecke war eine schöne Fregatte wie die „Thetis" eine vortreffliche Acquisition. Sie führte 38 Kanonen und eine Besatzung von 400 Mann und war bis 1862 fast ununterbrochen auf längeren Reisen nach Westindien, Süd- und Nordamerika, dem Mittelmeer und nach Ostasien in Dienst. Die letztere Expedition, welche sie unter Befehl des Capitäns zur See, jetzigen Viceadmirals Jachmann in Gemeinschaft mit der „Arcona", dem Schuner „Frauenlob" und dem Transportschiff „Elbe" unternahm, dauerte 3½ Jahre und ist in ihren Hauptmomenten schon bei Gelegenheit der „Arcona" erwähnt worden. Die „Thetis" kam als das letzte Schiff des Geschwaders im Winter 1862 zurück; sie hatte noch eine Tour nach Brasilien gemacht.

Seitdem verblieb die Fregatte in der Ostsee, da der Zuwachs an Dampfcorvetten, die Uebungs- und moderne Kriegsschiffe zugleich sind, ihre Dienste zweckmäßiger versah. Wie bemerkt, wechselte sie mit der „Gefion" als Wacht- und Artillerieschulschiff ab, ist aber seit einem halben Jahre ebenfalls aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen, um als Munitionsmagazin in Kiel Verwendung zu erhalten.

Die Artillerieschulschiffe sind für die Wirksamkeit einer Flotte von größter Wichtigkeit. In erster Reihe wurden bis jetzt Seeschlachten immer nur durch Artillerie entschieden und da man annehmen kann, daß in der Neuzeit die Geschütze der verschiedenen Seemächte, wenn ihnen auch ein verschiedenes System zu Grunde liegt, ungefähr gleich sind, so wird dasjenige Schiff gewinnen, das am besten schießt. Das Treffen bei bewegter See ist aber eine sehr schwierige Sache und fordert nicht allein ein sicheres Auge und eine große Uebung, sondern auch einen hohen Grad von Intelligenz, Ueberlegung, schneller Auffassung der Umstände — mit einem Worte eine ganz bedeutend größere geistige Selbständigkeit des Geschützcommandeurs, als bei der Landarmee. Auf dem Lande steht unter allen Umständen das Geschütz auf festem Boden und schießt entweder gegen feste Ziele, deren Entfernung, wenn sie nicht genau bekannt ist, wenige Schüsse schon feststellen, oder die Ziele bewegen sich langsam. Auf See jedoch schwankt zunächst der Boden, auf dem das Geschütz steht und sodann bewegen sich sowohl das Ziel wie das eigene Schiff mit solcher Schnelligkeit, daß, wenn die kämpfenden Fahrzeuge gegeneinander dampfen, ihre Entfernung sich in einer Minute um 500—600 Schritt ändert.

Vor allen Dingen ist deshalb eine rasche Benutzung des günstigen Augen-

blicks zum Abfeuern unerläßlich, aber der Geschützcommandeur hat dabei außerdem noch andere Dinge in das Auge zu fassen. Der Einfluß der Officiere auf das Treffen ist ein geringer, wenn es sich um einen Kampf von Schiff gegen Schiff handelt. Die Entfernungen werden zwar in die Batterie hinuntercommandirt, aber nach wenigen Secunden, ehe die Geschütze fertig zum Feuern sind, haben sie sich schon wieder bedeutend geändert und diese Aenderung muß der Geschützcommandeur je nach dem Curse der Fahrzeuge schätzen und danach seine Richtung modificiren können. Der Ausgang einer Seeschlacht hängt deshalb vorzugsweise von der Tüchtigkeit der durch Vorgesetzte kaum controllirbaren Geschützcommandeure ab, und es liegt auf der Hand, daß nicht ein jeder zu einem solchen Posten gebraucht werden kann. Ebenso ist daraus ersichtlich, daß man als Schiffsartilleristen nicht Soldaten, wie vielfach geglaubt wird, verwenden kann, sondern nur Seeleute, die sich auf dem Schiffe wie auf festem Boden bewegen.

Die Aufgabe des Artillerieschulschiffes ist es nun, diejenigen Matrosen und Matrosenunterofficiere, welche sich zu Geschützcommandeuren eignen, in einem regelrechten 5—6 Monate dauernden Lehrcursus auszubilden, um sie alsdann an die verschiedenen Schiffe abzugeben. Es gehen bei diesem Unterrichte Theorie und Praxis Hand in Hand, jedoch ist die letztere natürlich vorwiegend.

Die auszubildenden Geschützcommandeure werden aus dem Matrosencorps der Marine und zwar aus den intelligentesten Stammmannschaften ausgewählt. Neben den erforderlichen physischen Eigenschaften, wie scharfes Auge, große körperliche Gewandtheit 2c. werden besonders auch die Charaktereigenschaften in Betracht gezogen; Geistesgegenwart, schnelles und doch besonnenes Handeln in kritischen Momenten sind unerläßliche Bedingungen. Ein Geschützcommandeur darf sich nicht hinreißen lassen, nur seinen Schuß abzugeben, sondern hat lediglich daran zu denken, daß er t r e f f e n muß. Schlägt ein Geschoß am Lande in einen Truppentheil oder in ein Festungswerk, so mag es immer große Verheerungen anrichten können, wird aber nie im Stande sein, den einen oder das andere vollständig zu vernichten. Das vermag jedoch ein einziger guter Treffer an Bord eines Schiffes, und deshalb ist es von höchster Wichtigkeit für den Geschützcommandeur, seine Schüsse nur in dem Momente abzugeben, welcher die Sicherheit des Treffens begünstigt. Dazu gehört eine große Ruhe und Selbstbeherrschung und heftige leidenschaftliche Charaktere sind für solche Posten nicht verwendbar.

Außer diesen Eigenschaften sind aber auch noch ein sicheres Auge und große Uebung erforderlich, um den richtigen Moment des Abfeuerns erfassen zu können. Da sich beides auf einem in ruhigem Hafen liegenden Schiffe nicht erlangen läßt, so hat man eine besondere Vorrichtung, die sogenannte s c h w i n g e n d e P l a t t f o r m construirt, welche die Verhältnisse eines wirklichen

Seegefechts in bewegtem Wasser möglichst treu wiedergibt und mit der die angehenden Geschützcommandeure eingeübt werden.

Der Betreffende steht auf einer Plattform, welche das Batteriedeck darstellt und auf dem statt des Geschützes eine Bolzenbüchse montirt ist, die jedoch wie eine Kanone mit einer Abzugsschnur abgefeuert wird. Durch Maschinerien versetzt man sowohl die Plattform, als die etwa 30—40 Fuß davon abstehende Scheibe in schwingende Bewegung, und es ist dann die Aufgabe des Uebenden, das Centrum der Scheibe zu treffen. Auf diese Weise sind Leute ausgebildet, die 10—12 Mal hintereinander ihren Bolzen in das Centrum schickten und später am Geschütz sich eben so trefflich bewährten.

Auf den Artillerieschulschiffen sind die verschiedenen Geschützklassen und Systeme der Marine vertreten und werden auf ihnen auch sonstige artilleristische Neuerungen erprobt. Ebenso müssen sämmtliche Unterlieutenants mehrere Monate einen praktischen Cursus auf ihnen durchmachen, so daß jeder Seeofficier auch in der Geschützbedienung der Lehrmeister des Matrosen sein und, sobald es Noth thut, im Gefecht als Geschützcommandeur eingreifen kann, wenn letzterer z. B. fallen sollte.

Ein Hauptmanöver auf den Artillerieschulschiffen und, nach altem Usus das regelmäßige Freitagsexercitium an Bord jedes Kriegsschiffes, ist das Klarmachen desselben zum Gefecht. Die Schnelligkeit, mit der dies geschieht, ist der Maßstab für die militärische Wirksamkeit des Schiffes, und durch fortgesetzte Uebungen ist es gelungen, die Zeit vom Beginn des Trommelschlags bis zum Fallen des ersten Schusses auf das kaum glaubliche Maß von fünf Minuten herabzudrücken.

In früheren Zeiten war dies auch gewissermaßen nothwendig. Bei den immerwährenden Seekämpfen und dem gänzlichen Mangel von regelmäßigen Postverbindungen mit transatlantischen Ländern konnte leicht der Fall eintreten, daß ein Schiff oder eine Flotte ein Jahr lang im stillen oder indischen Ocean kreuzte, ohne irgendwelche Nachricht aus der Heimat zu erhalten. Man mußte deshalb an Bord immer darauf gefaßt sein, in jedem fremden Segel einen Feind zu erblicken und in kürzester Frist bereit sein, ersteres als solchen zu empfangen.

Bei den jetzigen Verkehrseinrichtungen ist dies zwar kaum mehr denkbar, indessen sucht man nach wie vor etwas darin, das Schiff in wenigen Minuten gefechtsklar zu machen, und jedenfalls ist es staunenswerth, was eine gut exercirte Mannschaft in dieser Beziehung zu leisten vermag.

Dem Landbewohner, welcher zum erstenmale einem solchen Manöver an Bord beiwohnt, muß es vorkommen, als ob er unter eine Schaar Wahnsinniger gerathen sei, wenn Trommel und Horn das Signal zum „Klar Schiff“ geben. Alles stürzt im selben Augenblicke in scheinbar größter Verwirrung wild durcheinander, als gelte es das Leben aus irgend einer Gefahr zu retten. Es herrscht einige Minuten ein heilloser Skandal im ganzen Schiffe, und ver-

gebens fragt sich der Laie, dem es vor Augen und Ohren schwirrt, was diese hunderte regellos durcheinander laufenden Menschen eigentlich beginnen wollen. Hier fliegen ihm Handspeichen um die Füße, dort sieht er Kajütenwände fortbrechen, Treppen verschwinden, Luken zulegen und andere wieder aufmachen. Hier wird er von einer Geschützmannschaft umgerannt, dort stößt ein Seesoldat ihn mit dem Kolben vor die Brust. Er sieht plötzlich ein ganzes Mobiliar vor seinen Augen vorbeirauschen, ohne daß er weiß, woher es kommt oder wohin es geht. Es ist eben so plötzlich in einer Zwischendeckslute verschwunden und scheint dort in allerlei tödtliche Geschosse verwandelt zu sein, denn unmittelbar nachher speit dieselbe Luke Massen von Kugeln, Granaten und Kartätschen in die Batterie aus. Matrosen und Seesoldaten fallen darüber her, um sie in fieberhafter Hast nach allen Richtungen fortzuschleppen, als hätten sie einen kostbaren Schatz gefunden, und fürchteten, daß man ihnen denselben wieder rauben würde.

Oben in der Bemastung klettern eine Menge Menschen anscheinend ganz unmotivirt umher, aus den Marsen lassen sich dünne Taue nieder, um mit Waffen, Spritzen, Eimern u. s. w. wieder in die Höhe zu gehen, als ob es dort oben brenne. Hier wird auf dem Deck Wasser gesprengt, dort Sand gestreut, die Kanonen fliegen vor und zurück, ihre Stückpforten klappen mit Vehemenz hinunter — genug, es ist, als ob die ganze Schiffsbesatzung von der Tarantel gestochen wäre und lauter Tollheiten vollführte.

Allmählich läßt der Taumel nach, das Getöse hört auf, die Leute sammeln sich in Gruppen um die Geschütze, sie nehmen eine militärische Haltung an, aller Wirrwarr ist verschwunden und im ganzen Schiff herrscht Todtenstille.

„Klar zum Gefecht" melden die Officiere der verschiedenen Divisionen dem Commandanten, dessen Cajüte man sammt ihrem Inhalte vor wenigen Augenblicken spurlos verschwinden sah, und während der nun folgenden Inspection kann der betäubte Zuschauer endlich die Ecke verlassen, in die er sich vor dem tobenden Menschensturm mühsam gerettet hatte.

Das Schiff ist zum Kampf bereit, die Geschütze sind geladen, die Geschützcommandeure harren des Commandowortes „Feuer!" und alle Vorbereitungen sind getroffen, um entweder selbst den Feind anzugreifen oder seinen Angriff abzuweisen.

Nach der Inspection seitens des Commandanten beginnen die Geschützexercitien unter Gefechtsverhältnissen, und für den Laien ist es eben so interessant als belehrend, den einzelnen Manövern zuzuschauen, die mit einer Präcision, Schnelligkeit und Behendigkeit ausgeführt werden, von der man sich am Lande gar keinen Begriff machen kann, und die eben nur seemännische Gewandtheit, hoch entwickelte Muskelkraft, genaues Zusammenarbeiten und Intelligenz möglich machen.

Ein beliebtes derartiges Kraftmanöver ist das Wechseln von zerschossen

angenommenen Laffeten. Auf den gedeckten Corvetten wurden dazu bisher gewöhnlich zwei sich gegenüberstehende 68-Pfünder ausgewählt, von je 65 Centner Rohr- und 12 Centner Laffetengewicht.

In einem Augenblicke, wo die betreffenden Geschütze abgefeuert sind, ergeht das Commando „Geschütz Nummer so und so wechselt Laffeten.“ Jetzt rathe ich jedem, sich aus „den Kinken zu bergen,“ wie die Matrosen zu sagen pflegen, wenn ihm seine Gliedmaßen lieb sind.

Die Geschütze werden straff in die Brooktaue zurückgeholt, auf das höchste elevirt, der Kopf innenbords an zwei über der Pforte befindliche Bolzen befestigt, und das Hinterende mit einem Flaschenzug aufgeheißt, bis die Laffete darunter fortgefahren werden kann. Die Mannschaften ergreifen die letztere und rollen sie über Stock und Stein, will sagen über Luken und Ankerketten, unbekümmert um Hindernisse irgendwelcher Art, in sausender Fahrt nach der andern Seite unter das zweite Geschütz, dessen Laffete ihnen unterwegs schon begegnet, um die Stelle der ihrigen einzunehmen.

„Fier weg!“ commandirt der Zugführer. Der Flaschenzug wird nachgelassen und das Hinterende des Rohrs senkt sich zwischen die Laffetenwände. Sobald die Schildzapfen über ihren Lagern schweben, heißt es „Los!“ Das Rohr fällt in seine Position und, während das Brooktau befestigt wird, setzen die Lader schon den Schuß ein. Sein Donner ist das Zeichen, daß das befohlene Manöver ausgeführt ist — es hat grade 1 Minute 10 Secunden gedauert. Den Leuten strömt der Schweiß von dem Gesicht, aber sie haben es fertig gebracht. Sie blicken triumphirend umher, und in ihrem Blicke liegt die stumme Aufforderung: „Macht es uns nach, wenn Ihr könnt.

Bei dem Transport über Ketten und Luken ist ein Blockrad der Laffeten zerbrochen — wozu wären Reserveräder an Bord? Der Zugführer commandirt: „Wechselt linkes Hinterrad!“ Die Handspeichen stemmen sich unter die Laffetenwand, acht kräftige Arme heben; das beschädigte Rad wird von der Achse gestreift, das Reserverad eben so schnell hinauf, und nach fünf Secunden ist der Schaden reparirt.

Unsere deutschen Matrosen sind jedoch nicht etwa allein so „fixe Kerle“; sie können von andern Nationen sogar noch manches lernen. In Malta sah ich vor einigen Jahren von englischen Matrosen ein artilleristisches Manöver ausgeführt, das seines Gleichen suchte. Sechs Bootsgeschütze auf Landungslaffeten manövrirten zu einer Batterie vereinigt am Lande, jedoch nur von Matrosen bedient und von ihnen gezogen. Die Batterie fuhr vor einem fingirten Feinde auf und gab eine Salve. Als sich der Rauch verzog — nach 8 Secunden — war sie verschwunden. Die auseinander genommenen Laffeten, die Röhre, die Menschen lagen platt auf der Erde. Das Commando „fertig“ schnellte alles wieder in die Höhe; nach 28 Secunden gab die Batterie die zweite Salve ab.

Solche Manöver haben zwar nur einen relativen militärischen Werth,

aber sie machen die Seeleute ungemein gewandt und flink und spornen zu einem Wetteifer an, der für den ganzen Dienst von den wohlthätigsten Folgen ist.

Dieser Wetteifer bezieht sich nicht nur auf die Besatzungen der eigenen, sondern auch fremder Marinen. So lange ein Schiff allein segelt, ist es sehr schwer, seine Mannschaft so flink zu machen, wie es dem Commandanten oder ersten Officier wünschenswerth erscheint. Im Geschwader geht es schon besser; das Flaggschiff will immer etwas voraus haben und die übrigen wollen ihm nichts nachgeben. Trifft man aber mit fremden Kriegsschiffen zusammen, dann haben es die Officiere leicht. Die Mannschaft leistet aus eigenem Antriebe das Mögliche und wird bei den Manövern oft so wagehalsig, daß die Vorgesetzten genug zu thun haben, um diesen gefährlichen Wetteifer, bei dem es nicht selten gebrochene Glieder gibt, zu hemmen.

Das jetzt zum Artillerieschulschiff bestimmte Schrauben-Linienschiff „Renown" ist, wie erwähnt, Anfang 1870 von England gekauft. Es stammt aus der Mitte der fünfziger Jahre, war ein Zweidecker und für 84 Geschütze gebaut. Da die Einführung der Panzerschiffe die hölzernen Linienschiffe als Schlachtschiffe unbrauchbar machte, sind sie von den Seemächten zu andern Zwecken verwerthet und England hat einen Theil derselben verkauft.

Wir erwarben den „Renown" für die verhältnißmäßig sehr geringe Summe von 120000 Thlr. Er wurde im Juni 1870 nach Kiel übergeführt und für seine späteren Zwecke eingerichtet. Während des Krieges lag er als schwimmende Batterie bei Friedrichsort, um einem eventuellen Einbrechen der franz. Flotte entgegenzutreten. Im Frühjahr dieses Jahres soll er nach Wilhelmshafen übergeführt werden, um dort fortan seine Station zu erhalten. Er hat keine eigentliche Bemastung, da diese für ein Artillerieschulschiff zwecklos ist, sondern nur Fregattenmasten ohne Raaen. Um die wenigen nothwendigen Bewegungen auszuführen, dient die Maschine des Schiffes.

Die Transportschiffe und die Fahrzeuge für den Hafendienst.

Von Transportschiffen besitzt unsere Marine bis jetzt nur zwei, die Schraubendampfer „Rhein" und „Adele". Ersterer vermittelt die überseeische Verbindung zwischen Kiel und Danzig, letzterer zwischen Kiel und Wilhelmshafen. Er ist expreß für die Passage des Eiderkanals d. h. so kurz gebaut, daß er dessen Schleußen passiren kann und man erspart dadurch den langen und gefährlichen Weg um Skagen. Für Truppentransporte sind jedoch beide nicht eingerichtet und zu klein.

Außerdem sind noch eine Reihe Fahrzeuge für den Hafendienst vorhanden,

davon 6 in der Jade, als Schleppdampfer und für das Lootsenwesen, in Thätigkeit.

Ein anderes, der alte „Babarossa“ — nebst der „Gefion“ ein Vermächtniß aus der deutschen Marine — liegt in Kiel und versieht den Dienst einer schwimmenden Kaserne.

Der „Barbarossa“ gehörte früher einer englischen Postdampferlinie an, wurde im Anfang des Jahres 1849 von der damaligen deutschen Centralgewalt erworben und in Bremerhaven so weit umgebaut, daß er eine Bewaffnung von neun 68=pfündigen Bombenkanonen aufnehmen konnte.

Am 5. Juni 1849 hatte er unweit Helgoland ein kleines Rencontre mit der dänischen Segelcorvette „Valkyrien“ von 18 Kanonen. Man beschoß sich jedoch von beiden Seiten sehr vorsichtig, und es kam deshalb zum großen Kummer der Officiere und Mannschaften nichts dabei heraus.

Der „Babarossa“ befand sich in Begleitung der Dampfcorvetten „Hamburg“ und „Bremen“. Es wäre ein Leichtes gewesen, die „Valkyrien“ zu nehmen und in die Elbe zu bringen, da sie in Windstille lag, und der anfangs in ihrer Nähe befindliche Kriegsdampfer „Geyser“ das Weite gesucht hatte. Zwei dänische Segelfregatten, welche etwa in drei Meilen Entfernung in Sicht waren, konnten wegen der Stille nicht zu Hilfe kommen — trotzdem geschah von deutscher Seite nichts, und als die „Hamburg“ mit voller Dampfkraft vorwärts ging, um die Corvette zu entern, erhielt sie Befehl, wieder umzukehren. Es ist unaufgeklärt geblieben, weshalb Admiral Brommy sich diese Gelegenheit entgehen ließ, ein feindliches Schiff zu nehmen. Mangel an Muth war kaum anzunehmen, er hatte aber möglicherweise Befehle von Frankfurt, die seine seltsame Handlungsweise bestimmten.

Als die deutsche Flotte unter den Hammer kam, deckte Preußen seine für sie gezahlten Matricularbeiträge durch Uebernahme der „Gefion“ und des „Barbarossa“. Da letzterer ursprünglich doch nur ein Kauffartheidampfer war, wurde er in ein Kasernenschiff umgewandelt und die Maschine herausgenommen. Früher in Danzig, liegt er seit 1865 in Kiel; seine Räume fassen 600 Mann und er erfüllt, bis zur Einrichtung zweckmäßiger Kasernen am Lande, vortrefflich seine Zwecke.

Hiermit hat der Leser den activen Bestand unserer Flotte kennen gelernt und ein Bild der einzelnen Schiffe erhalten.

Ehe ich jedoch dazu übergehe, ihm das Leben an Bord vorzuführen, wie es in Wirklichkeit ist, mit seiner Lust und seinem Leid, seinem Schmerz und Ernst, mit seiner Poesie und seiner düstern Prosa, habe ich noch einige Worte über den Dienst an Bord zu sagen.

Der Dienst an Bord.

Der Dienst an Bord.

In dem Capitel „Bemannung" ist bereits dargelegt, daß die Besatzung eines Schiffes ein von einem einheitlichen Willen geleitetes Ganzes bilden muß, wenn sie die schwierigen Lagen, in die sie so oft versetzt wird, siegreich überwinden soll.

Dazu ist vor allem strengste Disciplin erforderlich, die noch um so schärfer sein muß, als bei allen andern militärischen Verbänden, weil die nahe Berührung, in der die verschiedenen Chargen der Besatzung Jahre lang in den beschränkten Räumen eines Schiffes leben, sehr dazu angethan ist, das nothwendige Subordinationsverhältniß zu lockern.

Als hauptsächliche äußere Mittel zur Aufrechthaltung dieser Disciplin sind eine strenge Etikette, die genaueste Eintheilung des Dienstes nach Stunden und Minuten und eine beständige Beschäftigung der Mannschaft nothwendige Bedingungen. In Bezug auf erstere mag das Formwesen an Bord eines Kriegsschiffes dem Landbewohner oft auffällig und übertrieben erscheinen, aber dies ist keineswegs der Fall. Jahrhunderte lange Erfahrung und Studium der menschlichen Natur haben ergeben, daß eine genaue Beobachtung der auf allen Marinen fast gleichmäßig eingeführten Etikette die nothwendige Disciplin außerordentlich begünstigt und daß man sie ohne Nachtheil für den Dienst nicht aufgeben kann. Wäre der Matrose mehr Maschine, wie der Soldat, so würde man darin nachlassen können, aber grade weil sein Fach ihn so viel auf Selbstdenken hinweist, muß er durch äußeren Zwang stets daran erinnert werden, daß er die seiner Stellung gesteckten Schranken nie überschreitet.

Da die Verhältnisse an Bord nicht gestatten, die Matrosen auch räumlich in der Weise von den Officieren zu trennen, wie dies am Lande stattfinden

kann, so werden imaginäre Schranken gezogen. Der vor dem Großmast liegende Theil des Schiffes gehört den untern Chargen, der hinter ihm belegene den Officieren.

Das Hinterdeck, d. h. der Theil des Oberdecks hinter dem Großmast, darf von Matrosen, Unterofficieren und Deckofficieren nur betreten werden, wenn der Dienst sie dorthin ruft, und um sie stets daran zu erinnern, welche Achtung sie dem Orte schuldig sind, an dem die Flagge weht, welcher sie dienen, haben sie beim Vorbeipassiren des Großmastes stets durch Heben der Kopfbedeckung zu salutiren, eine Ehrenbezeugung, die übrigens auch sämmtliche Officiere beobachten müssen.

Der Commandant eines Schiffes ist und muß dessen absoluter Herrscher sein. Er ist für alles verantwortlich, und seine Befehle regeln das Ganze. Er bildet für die gesammte Besatzung die höchste Instanz, steht über den Parteien, und seinen Aussprüchen muß in allem und jedem, betreffe es das Schiff oder die Mannschaft, unbedingt und sofort Folge geleistet werden. Er steht in dem ihm angewiesenen Reiche wie ein Fürst da, und wenn eine solche Stellung auch auf der einen Seite ihr Angenehmes hat und Befriedigung gewährt, so ist sie andrerseits wieder mit vielen Unannehmlichkeiten und einer Isolirung verbunden, die man in analogen Chargen der Landarmee nicht kennt.

Ein vertraulicher Verkehr mit seinen Officieren ist durch die Verhältnisse auf das geringste Maß beschränkt. Am Lande haben die Truppen ihren eine gewisse Zeit dauernden Dienst. Ist dieser absolvirt, so ist der Officier wenigstens sein eigener Herr. Er kann es sich in seiner Häuslichkeit bequem machen, allein oder mit Kameraden in Gesellschaft gehen und nach Belieben über seine freie Zeit disponiren. Vorgesetzten gegenüber tritt er in ein gesellschaftliches Verhältniß und verkehrt mit ihnen in dieser Weise.

Das ist an Bord nicht möglich, denn hier herrscht immer Dienst. Außer den für letzteren besonders festgesetzten Stunden hat der Commandant beständig das Schiff im ganzen und in seinen Einzelnheiten zu überwachen, jeden Augenblick gewärtig zu sein, eingreifen und den persönlichen Befehl übernehmen zu müssen. Zu keiner Tages- oder Nachtzeit ist er davor sicher, sofort an Deck berufen zu werden, und eine Ruhezeit gibt es für ihn nicht. Das dienstliche Verhältniß zu seinen Untergebenen läßt sich daher nicht zeitweise abstreifen, sondern muß immer gewahrt bleiben, und so steht der Commandant den Officieren stets nur als militärischer Vorgesetzter gegenüber.

Selbst aber, wenn unbeschadet der Disciplin ein vertrauteres Verhälniß zwischen Commandant und Officieren sich herstellen ließe und jeder von ihnen es verstände, Privatleben und Dienst bei dem steten Ineinandergreifen derselben scharf und mit richtigem Tacte zu trennen, verhindern andere Umstände eine freundschaftliche Näherung.

Der beschränkte Raum an Bord gebietet auch eine Beschränkung der

Besatzungsstärke auf das geringste zulässige Maß. Im allmeingeen gilt es als Regel, einem Schiffe drei wachehabende Officiere und einen ersten Officier zu geben. Letzterer ist ein vielgeplagter Mann und dem Commandanten für alles verantwortlich, was im Schiffe passirt, während ihm speciell die Ordnung und Reinlichkeit, die Aufrechthaltung der Disciplin, die Vertheilung der Mannschaft auf ihre Posten und ihre Ausbildung, die Beaufsichtigung der Bemastung und Betakelung, der Sicherheitsdienst, die Erziehung der Cadetten, die Verwaltung des Inventars und Materials und tausend andere Dinge obliegen, die sich nicht aufzählen lassen.

Ein erster Officier, der seine Schuldigkeit thun will, hat deshalb keinen Augenblick Ruhe. Morgens 4 Uhr holt sich bereits der Bootsmann von ihm seine Befehle für die Arbeiten auf der Morgenwache, unter denen das unvermeidliche Deckwaschen obenan steht, und nachdem er den ganzen Tag auf den Beinen gewesen, hundert Male die Treppe auf- und abgelaufen, Musterungen abgehalten, alle Räume inspicirt hat, ist er abends 10 Uhr, wenn sein gewöhnlicher Dienst ein Ende hat, froh, seine Coje aufsuchen zu können und im Schlaf die nöthigen Kräfte für die Anstrengungen des folgenden Tages zu sammeln.

Die Wachehabenden Officiere lösen sich in ihrem Dienste vierstündlich ab. Jeder derselben hat deshalb meistens täglich 8 Stunden Wache. Dieser Dienst ist aber von den Wachtdienste der Landofficiere sehr verschieden und nicht mit ihm zu vergleichen. Der Seeofficier muß während der Dauer seiner Wache beständig auf dem Deck sein und darf dasselbe nur in den allerdringendsten Fällen, wenn er z. B. dem Commandanten eine unaufschiebbare persönliche Meldung zu machen hat, verlassen. Ihm ist die Sicherheit des Schiffes und dessen Mannschaft anvertraut. Er hat dem Zustande der Witterung gemäß die Segelführung zu reguliren, auf das Steuern zu achten und für die richtige Navigirung des Schiffes Sorge zu tragen. In der Nacht steigert sich seine Verantwortlichkeit noch höher, weil die Gefahren, wie z. B. entgegenkommende Schiffe in der Dunkelheit weit plötzlicher als am Tage auftreten. Er hat deshalb die gespannteste Aufmerksamkeit auf alle möglichen Dinge zu richten, alle seine Sinne auf das schärfste anzustrengen und muß in beständiger Bewegung sein.

Mit den 8 Stunden der täglichen Wache ist außerdem sein Dienst keineswegs abgethan. Bei den Exercitien der Mannschaft, die täglich 3—4 Stunden dauern, hat er seinen bestimmten Platz, ihm ist eine Division der Leute zugetheilt, für deren Bekleidungszustand &c. er verantwortlich ist, bei jedem allgemeinen Manöver, zu dem „Alle Mann" gebraucht werden, muß er auf seinem Posten sein, und so läßt auch ihm der Dienst kaum mehr Zeit übrig, als er nothwendig zum Schlafe gebraucht.

Werden auf größeren Schiffen mehr Officiere eingeschifft, so sind sie als zweite Wachehabende auf dem Vorderdeck commandirt und haben dann den-

selben Dienst wie die ersten, aber eine Erleichterung erhalten weder diese noch jene.

Selbst also wenn der Capitän mit den Officieren in nähere gesellschaftliche Verbindung treten wollte, verbietet sich dies von selbst. Die geringe freie Zeit, welche letzteren bleibt, bedürfen sie nothwendig zu ihrer körperlichen Ruhe, weil sie ohne dieselbe die Anstrengungen des Dienstes nicht zu ertragen vermöchten. Der Commandant steht deshalb in socialer Beziehung isolirt da. Er wohnt allein und speist allein. Wenn er dann und wann die Officiere zu Tische bittet oder von ihnen eingeladen wird, so geschieht dies officiell und unter Beobachtung der für solche Fälle vorgeschriebenen Formen. Nur die Aerzte und der Prediger, deren Subordinationsverhältniß zu ihm ein nicht so strenges wie das der Officiere zu sein braucht und denen ihr Dienst freie Zeit gestattet, bilden öfter einen mehr freundschaftlichen Umgang für den Commandanten und leisten ihm abends bei guter Witterung und, wenn er sonst keine Störung zu befürchten hat, auf einige Stunden Gesellschaft.

In der Officiermesse herrscht etwas mehr Geselligkeit, aber einem wirklich gemüthlichen Zusammenleben tritt auch hier der Dienst hindernd entgegen. In den unmittelbar neben der Messe gelegenen Kammern schlafen die Officiere, welche die Nachtwachen bekommen, vor ihr die Cadetten und Matrosen. Sie dürfen in der ihnen so nöthigen Ruhe nicht gestört werden und nach 8 Uhr ist nur noch leises Sprechen erlaubt. Als Vorsichtmaßregel müssen um 10 Uhr alle Lichter bis auf ein paar verschlossene und unter Aufsicht eines Postens stehende Laternen im Zwischendeck gelöscht werden und somit ist der Abend aller Gemüthlichkeit beraubt.

Man sieht hieraus, daß der Seedienst ein schwerer ist und daß die wenigen Annehmlichkeiten, welche er bietet, theuer und mit einem Leben voller Strapazen und Zwang erkauft werden müssen.

Wie ich schon weiter oben erwähnte, ist der Dienst und das ganze Leben an Bord durch genaueste Zeiteintheilung wie ein Uhrwerk geregelt. Alles geht nach dem Glockenschlage und auf die Minute, Essen, Trinken, Schlafen, Anziehen und Exercitien.

Die Mannschaft ist in zwei Wachen, Steuerbord- und Backbordwache getheilt, von denen die erstere ungrade, die letztere grade Nummern erhält. Die Wachen lösen sich vierstündlich ab; nur auf der Abendwache von 4—8 Uhr zweistündlich, weil sonst dieselben Leute täglich dieselbe Wache bekommen würden. Handwerker, Köche, Kellner sind von diesem regelmäßigen Wachtdienst ausgenommen. Man bezeichnet sie mit dem Namen Freiwächter, aber ihr Dienst ist deswegen nicht leichter. Sie stehen morgens um 4 Uhr auf, müssen den ganzen Tag arbeiten und sind nur von 8 Uhr abends dienstfrei. Immerhin sind sie durchschnittlich noch besser daran, als die Seeleute, welche abwechselnd nur 7 und 4 Stunden Schlaf in je 24 Stunden — wenigstens im

Bette — haben, da während der Freizeit am Tage keine Hängematten ausgetheilt werden.

Aus der nachstehenden Zeiteintheilung eines Seetages an Bord von Kriegsschiffen wird der Leser ermessen können, wie wenig beneidenswerth das Loos eines Matrosen ist und welche Bewunderung es verdient, wenn er bei einem solchen Leben trotzdem noch Humor behält.

Geht ein Schiff in See, so ist es Sitte, die Wache 8 Uhr abends aufzusetzen, weil dann im Laufe des Tages so viel zu thun ist, daß „alle Mann" auf Deck sein müssen. Der regelmäßige Schiffsdienst beginnt deshalb auch mit diesem Zeitpunkte.

Steuerbordwache geht immer zuerst zur Coje. Nach altem Usus ist Steuerbord d. h. die rechte Seite des Schiffes, wenn man von hinten nach vorn blickt, die bevorzugte. Im Hafen gehört sie auf dem Halbdeck dem Commandanten und dem Wachehabenden Officier, alle übrigen Officiere haben, wenn sie nicht dienstlich beschäftigt sind, sich an Backbordseite aufzuhalten. Die Mannschaften, wenn sie das Hinterdeck betreten, dürfen sie dies nur von Backbord aus thun. Auf dem Vorderdeck gehört Steuerbord den Deckofficieren und Unterofficieren, die Mannschaft bleibt an Backbord. Es ist dies auch wieder eine der imaginären, aber zur Aufrechthaltung der Disciplin nothwendigen Schranken zwischen Untergebenen und Vorgesetzten. In See fällt dieser Unterschied zwar fort, aber dann ist die Luvseite — die dem Winde zugekehrte — für die Vorgesetzten, und die Untergebenen gehen nach Lee.

Die Freiwache hat 15 Minuten vor 8 Uhr ihre Hängematten erhalten und im Zwischendeck an numerirten Haken aufgehängt. Die Zeit des Zubettgehens wird nicht streng bemessen, aber durch Auslöschen der Backslampen, das der Stabswachtmeister 15 Minuten nach 8 Uhr beordert, indirect begrenzt. Es bleiben nur einige große Sicherheitslaternen brennen, die grade soviel Licht verbreiten, daß die Mannschaften beim Aufstehen ihr an der Hängematte befestigtes Zeug sehen können. Die nebeneinander Schlafenden dürfen sich auf einige Zeit flüsternd unterhalten. Fünf Minuten vor neun Uhr jedoch ertönt die schrillende Pfeife des Bootsmanns in die Luken hinunter, und das Commando „Ronde! Ruhe im Schiff!" gebietet überall Schweigen.

Hinten im Batteriedeck steht das Rondepersonal versammelt, sämmtliche Deckofficiere, der Stabswachtmeister, die Officiere und Cadetten, welche die Aufsicht über die verschiedenen Decke zu führen haben. Mit dem Schlage neun tritt der erste Officier zu ihnen und beginnt eine genaue Inspection der Batterie und des Zwischendecks. Hauptzweck derselben ist die Gewißheit, daß alle Feuer und Lichter gelöscht sind und keine Feuersgefahr während der Nacht zu befürchten ist. Der Zimmermann meldet den Wasserstand im Schiffe, der Feuerwerker die sichere Befestigung der Batterie, der Bootsmann, der wie der erste Officier sich um alles zu bekümmern hat, was im Schiffe vorgeht, berichtet, ob er irgendwelche Unregelmäßigkeit bemerkt hat.

Für alle Fälle steht während der Ronde eine Abtheilung der Seesoldaten in der Batterie unter Gewehr.

Ist die Ronde abgemacht, so stattet der erste Officier dem Commandanten Rapport darüber ab, empfängt von demselben seine Befehle für die am folgenden Tage vorzunehmenden Arbeiten und instruirt danach die verschiedenen Deckofficiere, deren Tagesdienst damit beendet ist.

Die Backbordwache an Deck ist inzwischen, während Steuerbordwache Hängematten empfing, gemustert und für den regelmäßigen Nachtdienst, das Steuern, Ausguck, Loggen, Lothen, bei den Rettungsbojen 2c., vertheilt.

Diese Rettungsbojen werden über Bord gefallenen Mannschaften zugeworfen, um sie bis zur Ankunft des ausgesetzten Bootes über Wasser zu halten. Sie sind für den Tag anders construirt, als für die Nacht. Als Tagbojen bestehen sie aus flachen Korkringen von $2\frac{1}{2}$ Fuß äußerem Durchmesser, sind mit Segeltuch benäht und roth gestrichen, weil diese Farbe im Wasser am weitesten sichtbar ist. An jeder Seite des Schiffes sind auf dem Oberdeck mehrere derselben so aufgehängt, daß sie sofort dem Verunglückten zugeworfen werden können. Bei ihrer großen Tragkraft halten sie ihn, wenn er sie sich über den Kopf gestreift hat, bis zu den Hüften über Wasser.

Für die Nacht tritt jedoch eine andere Boje in Thätigkeit. Fast immer ist das Schiff in Fahrt, wenn ein Mann über Bord fällt. Ehe es zum Stillstande gebracht werden kann, hat es sich öfter tausende Schritte von dem Orte entfernt, und das zu Hilfe eilende Boot würde in der Dunkelheit nicht wissen, welche Richtung es einzuschlagen hat.

Am Hinterende des Schiffes ist deshalb außenbords ein Apparat aufgehängt, der in der Hauptsache aus zwei großen hohlen kupfernen Kugeln besteht, die durch einen hohlen Cylinder zu einem Ganzen verbunden sind. Auf der Mitte dieses Quercylinders ist auf einem Träger ein Kupferkasten mit Zündlichtsatz angebracht, dessen Flamme durch Wasser nicht auslöscht. Der Apparat steht innenbords mit zwei Federn in Verbindung, die von einem Posten überwacht werden. Sobald der Ruf ergeht: „Mann über Bord", entzündet der Druck der einen Feder das Zündlicht, und die Berührung der zweiten läßt die Boje in das Wasser fallen. Das Zündlicht brennt über zehn Minuten, und bis dahin läßt sich fast immer ein Boot zu Wasser bringen, dem dann die Flamme als Zeichen für die einzuschlagende Richtung dient. Um so schnell als möglich Hilfe zu bringen, ist auf jeder Wache eine Rettungsbootsmannschaft abgetheilt, die nach der Ablösung stets gemustert wird. Fällt ein Mann über Bord, so kümmert sie sich um weiter keine Manöver, sondern macht nur das Boot klar, um es in dem Augenblicke, wo das Schiff zum Stillstande gebracht ist, zu Wasser zu bringen. Es existiren noch verschiedene andere Constructionen solcher Bojen, jedoch ist die beschriebene bis jetzt die gebräuchlichste.

Die nicht auf Posten befindliche Wachmannschaft darf sich bei ruhigem

Wetter auf Deck niederlegen, ja in den Tropen, wo die beständigen Passatwinde selten Segelmanöver nöthig machen, zur Hälfte sich in die Batterie begeben, weil in jenen Gegenden sowohl Mondschein wie Nachtthau auf Schlafende schädlich einwirken, aber sobald irgend ein Commando ergeht, müssen alle sofort auf ihrem Posten sein. Den Unterofficieren ist es nicht gestattet, das Deck zu verlassen oder sich niederzulegen.

Alle Stunden machen ein Cadett und ein Unterofficier Ronde durch Batterie und Zwischendeck, um zu sehen, ob dort alles in Ordnung ist.

Eine Viertelstunde vor zwölf wird Steuerbordwache geweckt. Sie hat zehn Minuten Zeit, aufzustehn, sich anzuziehen, ihre Hängematten zu schnüren und dieselben nach oben zu bringen. Die Beschränktheit der Schiffsräume gestattet für jede Hängematte nur einen Raum von 18 Zoll Breite. Da die Hängemattennummern aber in fortlaufender Zahlenreihe neben einander liegen, so wechselt immer Steuerbord mit Backbord ab, und der einzelne Mann erhält, wenn die Wache an Deck ihre Hängematten mit nach oben nimmt, 36 Zoll Breite für sein Lager, so daß er nicht beengt liegt.

Punkt zwölf wird die neue Wache namentlich verlesen und die alte geht zur Coje, um in derselben Weise wieder um 4 Uhr morgens abzulösen. Um diese Zeit müssen auch alle Freiwächter heraus, und sie beginnen mit der Wache an Deck die tägliche Reinigung des Schiffes. Steuerbordwache wird um halb sieben geweckt, und bis dahin muß unter gewöhnlichen Umständen das Schiff rein, in Ordnung und für den Tagesdienst vorbereitet sein. Die Zeit bis 7 Uhr wird der Mannschaft zur Selbstreinigung gegeben, von 7—7½ gefrühstückt, dann 10 Minuten zum Anlegen des befohlenen Anzuges gewährt, danach von allen Leuten Waffen geputzt und das Schiff durch eine nochmalige gründliche Trockenreinigung in den Zustand der höchsten Sauberkeit gebracht.

Es wird vielen unbegreiflich erscheinen, wie ein auf dem Meere schwimmendes Schiff, das meistens aus Holz besteht und mit Ausnahme der Verdecke überall gestrichen ist, in 24 Stunden so schmutzig werden kann, daß es täglich einer mehrstündigen Reinigung durch zwei Drittel der Besatzung bedarf. Um dies zu verstehen, muß man den Grad der erstrebten Reinlichkeit in das Auge fassen. Auf einem in Dienst gestellten Schiffe darf kein Fleckchen auf der Farbe, die Verdecke müssen so weiß und rein sein, daß man darauf essen könnte, alle Waffen, Metallbeschläge spiegelblank erscheinen. Trotzdem mag in dieser Beziehung auf manchen Schiffen des Guten zu viel gethan werden, aber eine Berechtigung hat es immerhin. Wo hunderte von Menschen auf einem so engen Raum zusammengedrängt in allen Klimaten leben, muß zur Verhütung von Krankheiten vor allen Dingen für gute Luft Sorge getragen werden. Bloße Ventilation genügt dazu nicht, es muß damit auch eine große Reinlichkeit Hand in Hand gehen. Wenn diese in höherem Grade geübt

wird, als für sanitätliche Zwecke nothwendig ist, so gewährt sie andrerseits eine regelmäßige Beschäftigung für die Mannschaft. Das monotone Leben an Bord, die Abgeschlossenheit von alle dem, was Herz und Sinne erfreut, und der ewige Dienst lassen sich ohne schädliche Folgen für die Gemüthsstimmung nur ertragen, wenn den Betreffenden keine Zeit zum Nachdenken und Grübeln gelassen wird. Viele der Arbeiten, die an Bord vorgenommen werden, sind gewiß überflüssig; sie erscheinen dem Laien oft als Zopf und sind es in der That auch, aber jeder Commandant läßt sie bestehen, weil sie ein Hilfsmittel zur Aufrechthaltung der Disciplin und des guten Geistes in der Besatzung sind.

Um ½9 Uhr ist das Putzen, Schaben und Wischen beendet. Sämmtliche Decke werden noch einmal gefegt, und um 9 Uhr treten alle Mann zur Musterung an. Die Musterung ist der Appell der Landtruppen und wird dem ähnlich abgehalten. Die Mannschaften werden verlesen und genau inspicirt, zuerst in einzelnen Divisionen durch die betreffenden Officiere, dann im Ganzen durch den ersten Officier. Die Sonntagsmusterung, mit der zugleich eine Inspection des gesammten Schiffes verbunden ist, hält der Commandant ab.

Nach der Musterung beginnt das Exerciren und zwar jeden Morgen mit Ausschluß des Sonnabends und Sonntags am Geschütz, wenn es die Witterung irgend zuläßt. Ist es stürmisch und bewegt sich das Schiff zu heftig, um die Kanonen loszumachen, so wird die Wache mit sonstigen Arbeiten beschäftigt. Die Freiwache, welche seit 4 Uhr morgens auf dem Deck war, darf dann hinuntergehen und hat bis Mittag Freizeit. Das Exerciren dauert bis ½12, die Mannschaften putzen dann ihre Geschütze noch einmal über, die Decke werden wiederum gefegt, und Punkt 12 Uhr wird zu Mittag gegessen, bei schlechtem Wetter wachweise, bei gutem mit „alle Mann", die Posten natürlich ausgenommen.

Wenn es irgend die Umstände gestatten, erhalten die Leute 2 Stunden Mittagsruhe und werden darin nicht gestört. Von 2—3 Uhr exercirt die Wache mit Handwaffen, während die Freiwache unten bleiben darf. Von 4—5 ist allgemeine Freizeit, und um 5 Uhr Musterung an den Geschützen, wobei letztere nachgesehen werden, ob sie für die Nacht gut befestigt sind. Von 5—6 ist Segelexercitium der ganzen Mannschaft, um halb sieben wird Abend gegessen und bis 8 Uhr ist wieder Freizeit. Damit sind die 24 Stunden zu Ende, und ein andrer Seetag beginnt, um Jahr aus Jahr ein auf dieselbe Weise zu verlaufen.

Backbordwache hatte mithin in dem Etmal, wie an Bord eine solche Zeit von 24 Stunden heißt, von 8—12 Wache, von 12—4 Uhr Schlaf in der Hängematte, von 4—8 Wache und Arbeit, von 8—½12 Arbeit und Exercitien, von ½12 bis 2 Uhr Ruhe, dann bis 4 Uhr Wache und Exercitien,

von 4—5 frei, von 5—6 Exercitien und von 6—8 Wache. Sie war also 16½ Stunden im Dienst, hatte 7½ Stunden Ruhe, davon aber nur 4 Stunden Schlaf in der Hängematte. Steuerbordwache hatte 10 Stunden Dienst und 14 Stunden Ruhe, davon 7 Stunden in der Hängematte.

Das ist gewiß kein leichter Dienst, und er erfordert kräftige Naturen, um so mehr, als bei schlechtem Wetter die so spärlich bemessene Ruhezeit noch mehr gekürzt wird. Wie oft geschieht es, daß in Folge plötzlich zunehmenden Windes das „Alle Mann auf!“ gellend in die Luken hinuntertönt, wenn die Freiwache sich eben zur Coje gelegt; daß sie stundenlang in Sturm und Regen schwer arbeiten muß, bis auf die Haut durchnäßt wird und wenn endlich das Manöver fertig, auch die Freiwache zu Ende ist und sie abermals 4 Stunden auf dem Deck ausharren muß!

Wie häufig kommt es vor, daß zwei, drei Tage lang niemand aus den nassen Kleidern kommt und eben so lange nichts gekocht werden kann, weil das überstürzende Seewasser die Küchenfeuer löscht! Dann muß der Matrose sich mit einem Stück Hartbrot (Schiffszwieback) und etwas rohem gesalzenen Schweinefleisch begnügen, und es gehört ein eben so kräftiger Körper, wie ein guter Humor dazu, um unter solchen Umständen nicht die Lust zum Seeleben zu verlieren.

Da die Manöver auf und mit dem Schiffe an und für sich schon vielseitig sind, jedes einzelne aber eine Menge ganz verschiedener Verrichtungen und Handgriffe an den verschiedensten Punkten des Fahrzeuges oder der Bemastung erfordert, die meistens gleichzeitig ausgeführt werden müssen, so ist eine genaue Vertheilung der Mannschaft für jedes Manöver durchaus erforderlich.

Diese Vertheilung nennt man eine Rolle, und man spricht deshalb von einer Gefechtsrolle, Wachrolle, Feuerrolle 2c., welche den Mannschaften die Posten zuweisen, die sie im Gefecht, auf der Wache oder beim Ausbruch eines Feuers einzunehmen haben.

Den Rollen liegt immer ein System zu Grunde, und eine muß sich aus der andern möglichst naturgemäß entwickeln. Ist z. B. die Wachrolle als Basis des ganzen Systems angenommen und gehört ein Mann zur Backbordwache, so wird er nicht auf Steuerbordseite eine Station erhalten; ist er bei Segelmanövern für den Vortop abgetheilt, so nimmt man ihn nicht zur Bedienung eines Geschützes im Hinterschiff u. s. w., sondern er bleibt bei allen Manövern möglichst in der Nähe desjenigen Schiffstheiles, wo er in der als Grundlage dienenden Rolle hingestellt ist. Nur die Backsrolle macht eine Ausnahme. Ihre Tischkameraden können sich die Leute wählen, damit sie wenigstens während der Essenszeit nur mit Menschen zusammen sind, mit denen sie harmoniren.

Die Anfertigung der Rollen ist Sache des ersten Officiers, der dem

Commandanten dafür verantwortlich ist, und es erfordert ebenso viel Umsicht als Geschick und Personenkenntniß, um erstere zweckmäßig einzurichten. Physische Kraft, Intelligenz, der Grad der fachlichen Kenntnisse — alles dies muß bei dem einzelnen Manne erwogen werden, um ihn zu verwenden und die Manöver mit der nothwendigen Schnelligkeit und Präcision ausführen zu können.

Da es bei Besatzungen von mehreren hundert Mann unmöglich ist, die Leute alle bei Namen zu kennen, so erhält jeder eine Nummer. Die graden Nummern gehören zu Backbord- die ungraden zu Steuerbordwache, und die Hängematten, Kleidersäcke, Uniformstücke der Betreffenden werden mit derselben Nummer bezeichnet.

Die Nummern von 1—100 haben die Backsgasten, d. h. diejenigen Mannschaften, welche die Segel des Bugspriets und die Fock bedienen; von 100—200 die Vortopsgasten u. s. w., während die höchsten Nummern ganz hinten auf dem Schiffe ihre Beschäftigung finden.

Die Rollen sind für Manöver mit „Alle Mann" berechnet; da erstere jedoch öfter auch mit einer Wache allein ausgeführt werden müssen, so sind die Backsgasten, Vortopsgasten ꝛc. der Wache je in zwei Hälften getheilt. So z. B. wird bei „Alle Mann" von den Backsgasten der Steuerbordwache nur die Steuerbordseite der Fock bedient. Soll die aber von Steuerbordwache allein festgemacht werden, so geht die erste Hälfte der Backsgasten auf die Steuerbord-, die zweite Hälfte auf die Backbordseite der Raa, und dem analog wird bei jedem andern Manöver verfahren, das von der Wache allein ausgeführt werden muß.

Eine Hauptsache ist das Zusammenarbeiten d. h. die gleichzeitige Aeußerung der Kräfte von mehreren auf denselben Punkt, um mit wenig Menschen so viel als möglich zu leisten. Daran werden die Seeleute von Anfang an gewöhnt, und wie auf Kauffartheischiffen bei jeder Arbeit ein Vorsänger durch eine eigenthümliche jodelnde Sangweise den richtigen Moment angibt, wann alle ihre Kräfte anspornen sollen, so geschieht dies an Bord von Kriegsschiffen durch die Bootsmannspfeife, deren durchdringender Ton selbst bei schwerem Sturm sich geltend macht und mit der auch sonstige Signale gegeben werden.

Soll z. B. etwas ausgeführt werden, was nur einen Theil der Mannschaft angeht, so stellt sich ein Bootsmannsmaat der Wache an die Großluke und pfeift in langgehaltenem Ton hinunter. Sofort schweigt alles im Schiffe, um den darauffolgenden Befehl zu vernehmen. Betrifft letzterer aber die ganze Mannschaft, wie z. B. „Alle Mann an Deck, klar zum Manöver", dann gibt der Bootsmann mit seinen Maten zusammen das betreffende Signal.

Segeln mehrere Schiffe zusammen, so nennt man dies ein Geschwader, ist das Geschwader aber so groß, daß es wieder in Unterabtheilungen zerfällt, so heißt es eine Flotte. Diese Begriffe sind jedoch nicht scharf begrenzt und werden oft mit einander verwechselt.

In früheren Zeiten mußte eine Flotte 9 Linienschiffe zählen, von denen 3 auf die Vorhut, 3 auf das Centrum und 3 auf die Nachhut kamen. Die Fregatten und kleineren Fahrzeuge wurden den einzelnen Abtheilungen beigegeben. Eine solche Flotte wurde von einem Admiral befehligt, der sich auf einem der Linienschiffe des Centrums befand und am Bord desselben sein Rangabzeichen, die Admiralsflagge an der Spitze des Großtops führte. Die Vorhut wurde von einem Viceadmiral, mit seinem Rangabzeigen im Vortop und die Nachhut von einem Contreadmiral mit seiner Flagge im Kreuztop commandirt.

Gegenwärtig bindet man sich jedoch nicht mehr so genau an diese Zahlen und beispielsweise wurde die öſtreichische Flotte bei Lissa, welche aus neun Panzerschiffen bestand, welche mindestens Linienschiffen gleichzustellen sind, und außerdem noch ein Linienschiff, verschiedene Fregatten und kleinere Fahrzeuge zählte, nur von einem Contreadmiral befehligt.

Geschwader von drei bis vier Schiffen stehen gewöhnlich unter einem Commodore. Es ist dies eigentlich nur ein Titel, der für die Dauer des Commandos dem als Geschwaderchef fungirenden ältesten Capitän zur See beigelegt wird und ungefähr dasselbe, als wenn bei der Landarmee ein Oberst Brigadecommandeur wird. Ein an Bord eingeschiffter Admiral hat immer noch einen Capitän zur See oder Corvettencapitän, den eigentlichen Befehlshaber des Schiffes unter sich, ein Commodore befehligt aber meistens gleichzeitig das Schiff, auf dem er sich befindet.

Der Commodore resp. Geschwaderchef führt als Rangabzeichen eine dreieckige Flagge, den sogenannten Commodore-Stander im Großtop, während die Admiralsflaggen viereckig sind.

Admirale und Commodore resp. solche Capitäne, welche zur Führung des Standers berechtigt sind, heißen Flaggofficiere, ihr Abzeichen weht auch vorn in den Booten, wenn sie dieselben benutzen. Alle übrigen Officiere, welche ein Schiff commandiren, führen nur einen Wimpel, d. h. einen langen schmalen Streifen von Flaggentuch in den Landesfarben im Großtop.

Es ist eine internationale Sitte beim Begegnen fremder aber befreundeter oder neutraler Flotten, Geschwader oder einzelner Schiffe die Flaggofficiere durch Salutschüsse zu begrüßen.

Der niedriger im Rang Stehende begrüßt stets den höher Gestellten zuerst, sei dies auf See oder im Hafen. Ein Admiral erhält 17, ein Viceadmiral 15, ein Contreadmiral 13, ein Commodore 11 Schuß, und es gebietet die Höflichkeit, ein solches Salut sofort und mit derselben Schußzahl zu erwidern.

Bei einigen Gelegenheiten kosten solche Salute viel Pulver. Kommt z. B. ein Kriegsschiff in einen fremden Hafen, wo vielleicht vier verschiedene Geschwader mit Flaggofficieren vor Anker liegen, so wird zuerst die Flagge des fremden Landes mit 21 Schuß salutirt und nach der Beantwortung geht es an das Salut der Flaggofficiere nach ihrem Range. In solchen Fällen werden deshalb oft über hundert Schuß abgefeuert.

Ebenso ist es Usus, jede fremde Seefestung, bei der ein Kriegsschiff vorbeisegelt, mit 21 Schuß zu salutiren, nur in der Ostsee ist durch Verabredung der betreffenden Mächte diese Schußzahl auf 9 reducirt.

Segeln Schiffe in einem Geschwader zusammen und wollen sie unter sich oder auf große Entfernungen mit dem Lande communiciren, so geschieht dies durch Signale d. h. durch verschiedene Flaggen von besondern Formen und Farben, welche einzeln oder zu mehreren über einander an den Toppen aufgeheißt werden.

Auf Handelsschiffen können sich diese Mittheilungen auf ein geringes Maß beschränken, und die Zahl der Signalzeichen, deren Combinationen die Signale bilden, braucht deshalb nicht groß zu sein. Auf Kriegsschiffen jedoch, denen der Admiral bisweilen ganze Gefechtsdispositionen und dergleichen zu übermitteln hat, muß man im Stande sein, jedes beliebige Wort der deutschen Sprache durch Signale auszudrücken und es ist deshalb auch eine verhältnißmäßig große Zahl von Signalzeichen erforderlich.

Jede Nation hat natürlich ihr eigenes Signalsystem. Es wird geheim gehalten und ist so eingerichtet, daß es sich augenblicklich ändern läßt und dem Feinde unverständlich wird, wenn ihm vielleicht ein Signalbuch in die Hände fallen sollte.

In der norddeutschen Marine beläuft sich die Zahl der Signalzeichen auf zwei und fünfzig und zwar zerfallen dieselben ihrer Form nach in Flaggen, Stander und Wimpel

Die Flaggen sind quadratisch, die Stander haben die Gestalt eines fast gleichseitigen Dreiecks, die Wimpel sind ebenfalls dreieckig, doppelt so lang, aber nur halb so breit, wie die Stander.

Zehn Flaggen sind von 0—9 numerirt, dreizehn andere, neun Stander und drei Wimpel tragen die Bezeichnung der 25 Buchstaben des Alphabets und der Rest gibt ihren Combinationen diese oder jene Bedeutung.

So kann ein Signal, das beispielsweise aus den drei Signalzeichen d, a und s besteht, verschiedene Sätze oder Worte bezeichnen. Heißt es in dieser Reihenfolge: „Die feindliche Flotte ist in Sicht", so wird es in „Ist die feindliche Flotte in Sicht?" verwandelt, wenn man den Fragewimpel darüber heißt und wird als das Wort „das" gelesen, wenn der Alphabetwimpel darüber weht.

Auf letztere Weise ist es möglich, wenn die Combinationen für ganze Sätze nicht mehr ausreichen, jedes einzelne Wort zu buchstabiren und von Schiff zu Schiff jede beliebige Mittheilung zu machen.

Die Farben der Signale sind weiß, blau, roth und gelb, weil sie am weitesten sichtbar sind und sich auf größere Entfernungen von einander unterscheiden lassen, eine Sache von größter Wichtigkeit, um Verwechselungen vorzubeugen, die leicht verhängnißvoll werden können.

Trotzdem sind solche Verwechselungen bei so vielen Zeichen immer noch leicht möglich und dieser Mangel, so wie daß die Flaggen bei Stille, in der Dunkelheit und bei Nebel nicht zu gebrauchen sind, macht das auf sie basirte Signalsystem sehr unvollkommen.

Man ist deshalb von jeher bestrebt gewesen, das Signalwesen zu verbessern und namentlich es zu vereinfachen. Es handelte sich darum, die Zeichen auf eine möglichst geringe Zahl zu reduciren und ihr Verständniß unter allen Witterungszuständen und auch in der Nacht zu sichern.

Erst seit kurzer Zeit ist es jedoch gelungen, diese schwierige Aufgabe ziemlich befriedigend zu lösen, und zwar in einer Weise, die nicht nur für die Marine, sondern auch für die Landarmee großen Werth hat, und deshalb um so mehr Interesse bietet.

Der Erfinder dieses neuen Systems ist der englische Marineofficier Colomb. Dasselbe verbindet die größte Einfachheit mit der möglichsten Sicherheit. Sein Princip ist nur ein Signalzeichen, bei Nacht eine Laterne, bei Tage ein dunkler Gegenstand, der verschieden geformt sein kann, wenn er nur so eingerichtet ist, daß man ihn in bestimmten Intervallen verschwinden und wieder erscheinen lassen kann; bei Nebel endlich wird dieser Gegenstand durch den Ton eines Nebelhornes dargestellt, kann jedoch ebensogut auf große Entfernungen durch die Dampfpfeife der Maschine ersetzt werden.

Das von Colomb vorzugsweise für Schiffe gewählte Tagsignalzeichen ist eine Trommel von Segeltuch, die an einem beliebigen sichtbaren Punkte des Schiffes geheißt wird und in ähnlicher Weise, wie man dies früher bei Cylinderhüten hatte, zum Zusammenklappen eingerichtet ist. Dadurch hat man es in der Hand die Trommel auf eine gewisse Zeitdauer als dunklen Gegenstand erscheinen und plötzlich wieder verschwinden zu lassen. Sind nun die Mittel gegeben, durch irgend eine Vorrichtung die Dauer des Sichtbarseins und des Verschwindens auf Secunden genau zu regeln und z. B. einmal die Trommel eine, das andre Mal drei Secunden lang erscheinen zu lassen, so ist damit eine ähnliche Einrichtung erzielt, wie bei dem elektrischen Telegraphen, und durch Combinationen jener „Blinke", wie Colomb es nennt, kann man alle möglichen Zahlen und damit zugleich alle möglichen Signale darstellen. Ein zwei, drei, vier, fünf kurze Blinke bedeuten z. B. 1. 2. 3. 4. und 5, ein langer Blink 6, ein kurzer ein langer 7 u. s. w.

Eine einfachere Methode des Signalisirens ist mithin kaum denkbar. Um indessen jedes Mißverständniß auszuschließen, wird jedes Signal alle 20—30 Secunden wiederholt, so daß ein Beobachter dasselbe während drei Minuten

(die für nautische Zwecke am passendsten gefundene Signalzeitdauer) 6—9 Mal gemacht sieht und ein Irrthum gar nicht vorkommen kann.

Bei Tage macht man die Signale einfach mit der Hand; nachts jedoch wird eine Maschinerie benutzt, um jede Unsicherheit in der Dauer der Verdunkelungen und Blinke auszuschließen.

Der dazu von Colomb construirte Apparat hat Aehnlichkeit mit einer Drehorgel und enthält als Hauptbestandtheil eine Walze mit Kurbel, die beim Signalisiren sichtbar wird, indem man eine Seite des Kastens aufklappt. Die Kurbel treibt eine Welle mit Schraube ohne Ende und diese wieder die Walze. Auf der Oberfläche der Walze sind vier Reihen von Stiften eingelassen, von denen jede die Zahlenblinke von 0 bis 9 darstellt, eine fünfte Reihe enthält die Stifte für Hilfssignale (Compaßstriche, Zahlen, Stunden, Fragen 2c.). Die Stifte sind so arrangirt, daß, nachdem die erste Reihe einen bestimmten Punkt passirt hat, eine kleine Pause eintritt, bevor die nächste Reihe beginnt, und zwischen dem Ende der vierten und dem Anfang der ersten Reihe ist eine Pause, die einem Viertel des Walzenumfanges entspricht. Ersteres dient zur Trennung der Zahlzeichen, letzteres zur Trennung der Signale von einander.

Vor der Walze und parallel zu dieser ist eine eiserne Stange befestigt, welche fünf Hebel trägt, die perpendiculär zu ihr stehen und sich auf ihr verschieben lassen. Außerdem läuft über ihr eine Messingplatte, von Colomb „Director" genannt, auf der vier Reihen der Ziffern 0—9 und eine Reihe mit der Bezeichnung der Hilfssignale eingravirt sind.

Der „Director" trägt auf seiner Außenkante Einschnitte, die mit jeder Zahl correspondiren und in welche die Hebel passen. Will man dann z. B. Nummer 1462 signalisiren und soll dies eine Frage sein, so stellt man den ersten Hebel auf den mit 1 correspondirenden Einschnitt der ersten Zahlenreihe, den zweiten auf den vierten Einschnitt der zweiten, den dritten auf den sechsten der dritten, den vierten auf den zweiten der vierten Reihe und den fünften auf den Einschnitt, über dem „Frage" steht. Sobald man dann die Walze dreht, wirken ihre Stifte auf die Hebel und diese übertragen ihre Bewegung auf einen andern Hebel, der mit einer Schnur in Verbindung steht. Diese Schnur fährt über die Rolle eines transportabeln Krahnes und hebt einen cylindrischen Schirm von dem Lichte einer an der Spitze des Krahns aufgehängten Laterne, so daß dieses sichtbar wird.

Hat der Stift den Hebel passirt, so fällt der Schirm durch seine eigene Schwere nieder und verdunkelt das Licht augenblicklich und gänzlich. Die ganze Arbeit bei den Nachtsignalen besteht mithin, nach Einstellung der Hebel auf die betreffenden Zahlen, in einem einfachen Umdrehen der Kurbel, das so lange fortgesetzt wird, bis von der andern Seite die Antwort eintrifft.

Natürlich kann man ebensogut am Tage die Trommel mit dem Apparat in Verbindung setzen.

Für Nebelsignale wird eine durch einen Handblasebalg in Wirkung gesetzte

lauttönende Trompete benutzt, oder auch die Dampfpfeife, mit denen man die entsprechenden kurzen und langen Töne erzeugt.

Es liegt auf der Hand, daß ein solches Signalsystem auch für die Landarmee unter Umständen einen großen Werth hat, und daß meilenweit neben oder hinter einander marschirende Truppentheile, wenn sie sich überhaupt sehen, sich leicht vollkommen dadurch verständigen können.

In den meisten Marinen ist der Colombsche Apparat seit einiger Zeit eingeführt, auch in der unsrigen versucht, und wahrscheinlich wird er bald in allgemeinen Gebrauch kommen, da er zu viele Vorzüge vor der alten Methode hat.

So wichtig das Signalisiren nun auch im Allgemeinen ist, so kommt es während des Gefechtes doch nur wenig in Betracht, namentlich in der Jetztzeit, wo die Anwendung des Dampfes und die Erfindung der Panzerschiffe die früher geltende Seetaktik vollständig über den Haufen geworfen haben, ohne eine andere maßgebende an deren Stelle zu setzen.

Zur Zeit der Segelschiffe war man an den Wind gebunden, konnte die Bewegungen des Gegners berechnen, wußte genau, wie man mit ihm daran war und konnte danach seine Manöver einrichten. Der Admiral war deshalb im Stande, Dispositionen für den Angriff oder die Vertheidigung seiner Flotte zu treffen und die erforderlichen Befehle vor und während der Schlacht durch Signale zu geben. Dies ist jetzt jedoch wesentlich anders geworden. Die Unabhängigkeit der modernen Kriegsschiffe vom Winde, ihre in räumlicher Beziehung unbeschränkte Manövrirfähigkeit in Verbindung mit ihrer großen Geschwindigkeit machen es fast unmöglich, eine bestimmte Taktik zu befolgen. Der erste Zusammenstoß mag in einer geregelten Formation stattfinden, aber sehr bald danach muß nothwendig ein ziemlich regelloses Durcheinander Platz greifen, in dem sich ein Schiff wenig um das andere kümmert, sondern sich seinen Gegner auswählt und diesen im Einzelkampf zu vernichten sucht. Die Panzerung schließt das Ferngefecht aus, weil die Geschütze dann wirkungslos bleiben; es gilt, sich so nahe wie möglich zu rücken, um entweder die Geschütze zur Geltung zu bringen oder den Feind niederzurennen, und da dessen Manöver unberechenbar sind, kann auch der commandirende Admiral nur in sehr beschränktem Maße durch Befehle auf den Verlauf der Schlacht einwirken. Außerdem würden auch bei einem heftigen Nahkampfe die Signale selten gesehen oder verstanden werden. Der Pulverdampf hüllt die kämpfenden Schiffe meistens in einen so dichten Nebel, daß sie oft nur die Mastspitzen von einander sehen, und mit ihm mischt sich noch der Rauch aus den Schornsteinen.

Hat der Kampf deshalb einmal begonnen, so muß jeder einzelne Schiffscommandant sein Bestes thun, um ihn siegreich zu Ende zu führen, und selbstständig handeln, ohne Befehle abzuwarten.

Man hat zwar vielfach versucht, eine neue Seetaktik aufzustellen, aber eben weil die Bewegungen der Kämpfenden unberechenbar sind und in kur en

Zwischenräumen ganz neue Schiffsformen und Geschützsysteme auftreten, ist man noch zu keinem maßgebenden Resultate gekommen, und die verschiedenen angenommenen taktischen Formationen gelten hauptsächlich nur für Friedensmanöver.

Im Vorstehenden sind die Grundzüge des Dienstes an Bord dargelegt, in der letzten Abtheilung dieses Buches werde ich Gelegenheit nehmen, noch in die Details einzugehen, so weit dieselben ein Interesse für die Landbewohner haben können. Zum Schlusse dieses Abschnittes sei noch eine kurze Beschreibung unserer Kriegshäfen gegeben.

Unsere Kriegshäfen.

Unsere Kriegshäfen.

Unter den vielen Schwierigkeiten, mit denen Preußen zu kämpfen hatte, als es vor vierundzwanzig Jahren die Begründung einer Marine in die Hand nahm, trat der Mangel an geeigneten Häfen besonders fühlbar hervor.

Eine Flotte, selbst wenn sie nur zweiten und dritten Ranges ist, muß immer eine gewisse Zahl schwerer Schiffe besitzen, wenn sie dem Lande von wirklichem Nutzen und nicht eine bloße kostbare Spielerei sein soll. Diese schweren Schiffe haben einen gewissen Tiefgang. Um sie unterzubringen, ihre erlittenen Beschädigungen auszubessern, und ihnen gegen überlegene feindliche Macht einen Rückzug zu sichern, bedarf man Häfen, die tief genug sind, um den Schiffen unter allen Witterungsverhältnissen freien Einlauf zu gestatten und welche gleichzeitig die erforderliche Sicherheit gegen die Elemente, wie gegen menschliche Feinde bieten.

Die ganze altpreußische Küste, mit der man bis vor wenigen Jahren allein zu rechnen hatte, bot solche Punkte für große Schiffe nicht. Von Memel bis zur mecklenburgischen Grenze existirte kein Hafen, der Tiefe genug besaß, um auch nur eine der früheren schweren Fregatten, geschweige denn ein Linienschiff armirt aufzunehmen und Swinemünde war der einzige, in den eine ausgerüstete gedeckte Corvette von der Arconaklasse einzulaufen vermochte.

Verschiedene Verhältnisse erlaubten es nicht, die vorhandenen natürlichen Häfen zu Marinezwecken zu erweitern; theils sprachen militärische Rücksichten dagegen, theils technische Schwierigkeiten. Ein Kriegshafen muß wenigstens in gewissem Grade durch Landschutz von der Natur begünstigt, sodann aber auch strategisch richtig gelegen sein. Die altpreußische flache, sandige Küste, welche überall gegen die See offen ist, war dazu nicht geeignet. Nur die Insel Rügen mit dem Jasmunder Bodden bildete einen passenden Punkt zur Anlage eines künstlichen großen Kriegshafens. Bei näherer Untersuchung stellte sich jedoch heraus, daß ein solcher gewaltige Summen erfordern würde, die damals die Kräfte der

preußischen Finanzen überstiegen, und es wurde vorläufig um so mehr davon Abstand genommen, als die deutschen politischen Verhältnisse zu einer Krisis drängten, welche der Marine möglicherweise die prachtvollen natürlichen Häfen an der schleswigholsteinischen Küste öffnen und den kostbaren und zeitraubenden Bau auf Rügen ersparen konnte.

Außerdem kam aber in Betracht, daß eine Flotte, welche nur auf die Ostsee angewiesen ist und allein in ihr einen Stützpunkt finden kann, sich in einer sehr precären Lage befindet. Die Ostsee ist ein Binnenmeer, dessen Formation und klimatische Verhältnisse einer Marine nicht die freie Bewegung gestatten, der sie zu ihrer Entwickelung und zu einer mit dem Kostenpunkte in Verhältniß stehenden Wirksamkeit bedarf. Monatelang sind dort im Winter die Häfen wegen des Eises unzugänglich, und jede mit Dänemark cooperirende Macht hat es in der Hand, den Sund hermetisch zu schließen.

Wenn deshalb Preußen eine Kriegsflotte schaffen wollte, mußte es zuvor sich einen Hafen in der Nordsee sichern und sich damit von der Ostsee unabhängig machen.

Diese Aufgabe war keine leichte. Es gab dabei große Schwierigkeiten zu überwinden, die theils in den kleinstaatlichen Verhältnissen Deutschlands, theils auch in der ungünstigen Bodenformation der Nordseeküste begründet waren. Es gelang jedoch 1854 mit Oldenburg, das von jeher ein Herz für die Größe des gemeinsamen Vaterlandes hatte und sich dadurch vor allen übrigen Kleinstaaten auszeichnete, einen Staatsvertrag abzuschließen, wonach Preußen die Benutzung des Jadebusens als Kriegshafen überlassen und zur Anlage der nothwendigen Etablissements ein Territorium an der westlichen Seite bei Heppens, sowie auch ein kleineres am östlichen Ufer bei Eckwarden abgetreten wurde.

Als Entschädigung zahlte Preußen dafür 500000 Thaler und verpflichtete sich gleichzeitig, sowohl gewisse Chausseewege, als auch eine Eisenbahn von Minden über Oldenburg nach Heppens zu bauen.

Mit dieser Erwerbung war nun zwar ein bedeutender Schritt vorwärts gemacht, aber viel Schwereres blieb noch zu thun übrig. Zunächst galt es durch genaue Küstenaufnahmen ein richtiges Bild von den Wasser- und Tiefenverhältnissen des Jadebusens zu gewinnen. Da es geboten erschien, den Vertrag erst als fait accompli vor die Oeffentlichkeit zu bringen, so mußte gewissermaßen die Katze im Sack gekauft werden. Die Seekarten, welche von der Jade existirten, stammten aus der Zeit des ersten Napoleon. Sie wiesen am Einlauf zwar eine genügende Tiefe auch für die größten Kriegsschiffe nach, aber es war auch bekannt, daß die Sände vor Elbe und Weser in Lage und Ausdehnung bei Sturmfluthen öfter schwankten und daß die Insel Wangerooge allmählich fortspülte. Ehe deshalb zum eigentlichen Hafenbau geschritten wurde, mußte man sich über diese Verhältnisse Gewißheit verschaffen. Dreijährige sorgfältige Vermessungen und Untersuchungen ergaben ein günstiges Resultat. Es zeigte sich, daß die vor dem Jadebusen angehäuften Sände, die sogenannte Jahdeplate zwar

ebenfalls beweglich war und das tiefe Fahrwasser allmählich bald östlich bald westlich verschob, daß aber stets ein hinreichend tiefer Einlauf vorhanden war und es sich nur darum handelte, von Zeit zu Zeit die zu seiner Bezeichnung erforderlichen Tonnen und Bojen zu wechseln.

Nach dieser Feststellung konnte man im Jahre 1858 mit den Vorarbeiten zum eigentlichen Hafenbau beginnen.

Als passendster Punkt dafür war die vorspringende Ecke des Ufers bei Heppens am Eingange des inneren Jadebusens gefunden worden, der sich in der Gestalt eines kreisförmigen Bassins in das Land erstreckt und durch einen eine Meile breiten und 3 Meilen langen Kanal in Verbindung mit der Nordsee steht.

Diese westliche Seite erhielt den Vorzug, weil in der Nordsee überwiegend die schweren Stürme aus Westen kommen und der Hafen dann unter dem Winde liegt, hauptsächlich aber auch, weil der nach dem inneren Busen hineingehende Tiefwasserkanal hier hart an das Ufer streift und demgemäß nicht erst durch zeitraubende und kostspielige Baggerungen geschaffen zu werden brauchte.

Bei der Inangriffnahme der ersten Erdarbeiten zeigte sich aber sehr bald, daß der Bau eines Kriegshafens an unserer Nordseeküste ein Unternehmen von den dornenvollsten Schwierigkeiten sei. Unsere Bautechniker mußten ihre Fähigkeiten auf das äußerste anstrengen und alle ihre Energie aufbieten, um die ihnen gestellte Aufgabe zu lösen. Sie hatten nicht allein mit den ungünstigsten Bodenverhältnissen, sondern auch mit den Elementen zu kämpfen. Glaubten sie nach unsäglichen Mühen einen Damm aufgeführt, einen Fangedamm geschlagen zu haben, und nun mit dem Mauerwerk beginnen zu können, so zerstörte ein Sturm das mit so viel Noth errichtete Werk in einer Nacht. Die von ihm herangewälzten Fluthen unterwühlten die Dämme, am andern Morgen trieben tausende von Pfählen auf dem Wasser und wurden von der reißenden Ebbe in die See hinausgeführt. Viele Monate lang mußten hunderte von Menschen das Zerstörte wieder aufbauen, um es noch zwei, drei Mal in derselben Weise vernichtet zu sehen.

Dazu kamen noch andere erschwerende Umstände. Es fehlte an jeder Communication mit dem Hinterlande. Die projectirte Eisenbahn, welche die Verbindung mit Preußen herstellen sollte, konnte zehn Jahre lang nicht ausgeführt werden, weil Hannover sich beharrlich weigerte, die Bahn durch die kleine Strecke seines Gebietes legen zu lassen, welche Preußen von Oldenburg trennte. Alle Baumaterialien mußten auf großen Umwegen und mit bedeutendem Zeitverlust entweder den Rhein oder die Weser hinunter zu Wasser an ihren Bestimmungsort geschafft werden. Auch das ungesunde Klima der baumlosen Marschebene trat hinzu, und endlich der Mangel eines guten Trinkwassers. Brunnen gibt es dort nicht, sie fördern nur brackes (mit Salz-

theilen gemischtes) Wasser zu Tage, und man ist lediglich auf das in Cisternen aufgefangene Regenwasser angewiesen.

Man sieht, welche Kette von ungewöhnlichen Schwierigkeiten sich dem Unternehmen entgegenstellte, und wie Kunst, Muth und Ausdauer dazu gehörte, um ihrer Herr zu werden.

Nach zehnjährigem Kampfe war es endlich gelungen. Die Außenwerke des Jadehafens waren fertig und in einer Weise fundirt, daß sie fortan nach menschlichem Ermessen Sturm und See erfolgreichen Widerstand leisten konnten. Bis zum Juni 1868 waren die eigentlichen Hafenarbeiten, Molen, Schleusen, Kanal, Bassin und Docks fertig, so daß ihre Einweihung und Füllung in Gegenwart des Königs geschehen konnte, aber erst im December 1870 war die schwierige Beseitigung des Fangedammes soweit gediehen, daß die tiefgehenden Panzerschiffe in den Hafen einlaufen, dort docken und wenigstens nothdürftig repariren konnten.

Zwar ist die ganze Anlage damit noch nicht vollendet und es werden immer noch 1½—2 Jahre vergehen, ehe der Hafen nach jeder Richtung hin den an ihn zu stellenden Anforderungen genügen kann, indessen bietet das Uebrigbleibende keine besonderen technischen Schwierigkeiten. Es handelt sich hauptsächlich um Ausführung von Hochbauten und Reparaturwerkstätten und mit ihrem Fortschreiten wächst der schon eingerichtete Betrieb von Woche zu Woche.

Der ganze Bau besteht aus der Einfahrt, dem Vorhafen, dem Verbindungskanal, und dem inneren Hafen. Erstere ist von 700 Fuß langen Molen eingefaßt, deren Endpunkte einen runden Ausbau zur Aufnahme von Geschützen haben. Sie öffnet sich nach Südost und hat eine gleichmäßige Breite von 350 Fuß. Vom Vorhafen, der eine Länge von 600 und eine Breite von 400 Fuß besitzt, und in dem deshalb 4—6 große Panzerschiffe gleichzeitig liegen können, wird die Einfahrt durch eine doppelte eiserne Schleuse getrennt. Die eine, welche gegen die Flut gerichtet ist, öffnet sich nach außen, die andere gegen die Ebbe nach innen. Jedes der Schleusenthore ist aus drei Reihen nebeneinander liegender Zellen gebaut, die unter einander communiciren und zur Beschwerung mit Wasser gefüllt werden können. Man hat durch diese Construction den großen Vortheil, daß bei etwaiger Reparatur der Thore das Wasser aus ihnen entfernt werden und man sie leichter ausheben kann, als wenn man sie von vornherein so schwer baut, wie sie, um ihren Zweck zu erfüllen, sein müssen. Die Schleuse, d. h. der vom Flut- und Ebbethor eingeschlossene Raum, ist 132 Fuß lang und 66 Fuß breit und hat bei Hochwasser 28 Fuß Tiefe. Da bei der Ebbe aber das Wasser um 12 Fuß fällt, so können unsere größeren Schiffe nur mit Hochwasser, also täglich zweimal, hindurchpassiren.

Der hinter der ersten Schleuse liegende Vorhafen wird auf der entgegengesetzten Seite durch eine zweite Schleuse von derselben Einrichtung wie die

erste begrenzt und steht mit dem Innenhafen durch einen 3600 Fuß langen Kanal in Verbindung, dessen obere Breite 260 und dessen Sohlenbreite 100 Fuß bei einer Tiefe von 28 Fuß beträgt.

Während die Einfahrt mit dem Vorhafen und den Schleusen von außen gerechnet in nordwestlicher Richtung liegt, biegt der Kanal sich gleich hinter der zweiten Schleuse nach Westen ab.

Der große Innenhafen, in welchen er führt, hat eine Länge von 1200 Fuß bei einer Breite von 750 Fuß. An seine westliche Fronte schließen sich zwei große und ein kleineres Trockendock, zwei Hellinge und neben ihnen ein Bootshafen.

Die Dimensionen der beiden großen Docks, welche für Aufnahme der größten Panzerschiffe berechnet sind, betragen 440 Fuß Länge, 84 Fuß obere Breite und 30 Fuß Tiefe, das kleinere für Corvetten ist nur 350 Fuß lang, 60 Fuß breit und 24 Fuß tief. Die Docks sind durch die früher beschriebenen Pontonthore geschlossen, und nach Aufnahme der betreffenden Schiffe wird das Wasser durch Dampfmaschinen ausgepumpt.

Die Docks wie die Schleusenmauern sind mit Granitquadern eingefaßt, welche aus Carlscrona in Schweden bezogen werden. Die Grundlage der Molen bildet Beton aus rheinischem Traß, und sie sind mit sächsischen und hannoverschen Sandsteinen verkleidet. Wenn bei seinem Entwurfe vor 18 Jahren auch noch nicht die Colosse von Panzerschiffen bekannt waren, welche man jetzt construirt, und man augenblicklich die Anlage in anderer Weise machen würde, reicht sie für unsere Bedürfnisse aus. Die Schleusen sind breit und tief genug, um selbst den „König Wilhelm“ frei aus- und einpassiren zu lassen, und das beinahe eine Million Quadratfuß Areal haltende innere Hafenbassin faßt allein über 20 solcher Panzerschiffe wie der „König Wilhelm“. Dazu tritt noch die über eine Million Quadratfuß haltende Fläche des Verbindungskanals und des Vorhafens, welche Raum für 50 bis 60 kleinere Schiffe gewährt; mithin sind die Dimensionen des neuen Hafens für Deutschland vollständig ausreichend, da selbst die englische Flotte gegenwärtig nur etwa 50 Panzerschiffe verschiedener Größen zählt und wir in Kiel noch einen zweiten bedeutend größeren Hafen besitzen. Die Isolirung des Platzes ist durch die seit 1866 ausgeführte Bahnverbindung mit dem Hinterlande aufgehoben und die Jade dadurch dem Volke und dem allgemeinen Interesse näher gerückt.

Das Klima beginnt sich allmählich zu bessern; die Füllung des Hafenbassins mit Wasser und die Anlage von Baumpflanzungen wird es in wenigen Jahren in ein gutes verwandeln, wenigstens für eine Marschgegend, wo gewisse Fieber fast immer eingebürgert sind. In wie merkwürdigem Grade Baumpflanzungen zur Verbesserung des Klimas beitragen können, davon liefert die englische Colonie Hongkong unweit Kanton den sprechendsten Beweis. Als 1841 die Engländer von der Insel Besitz nahmen und eine Militärstation daraus machten, war es ein wahres Grab der Europäer. Es starben jährlich 50—60 Procent der Garnison, und nur die große Wichtigkeit des Platzes

hielt England davon ab, ihn schon nach Jahresfrist wieder aufzugeben. Man begann nun Baumpflanzungen anzulegen, und der Gesundheitszustand verbesserte sich von Jahr zu Jahr so auffallend, daß die Sterblichkeit bereits nach 15 Jahren auf 3 Procent zurückgeführt und eine vollständig normale geworden war.

Eine andere große Schwierigkeit, der Mangel an gutem Trinkwasser, ist auch bereits, wenigstens theilweise überwunden. Die Bohrung zweier artesischen Brunnen hat bei resp. 636 und nahe 800 Fuß Tiefe gutes Trinkwasser gegeben, das für den Fall einer Belagerung die Bevölkerung des Hafens genügend versorgt. Um im Frieden jedoch nicht beschränkt zu sein, soll jetzt noch von dem Oldenburgischen Dorfe Akkum, wo sich schönes und reichliches Trinkwasser befindet, eine Wasserleitung nach Wilhelmshafen angelegt werden.

Der Jadehafen wird natürlich in einer seiner Wichtigkeit entsprechenden Weise befestigt werden. Bis jetzt existiren drei Batterien von gezogenen 21, 24 und 29 Centim. Geschützen zum Schutze des Hafeneingangs; der Fortificationsplan ist jedoch bereits ausgearbeitet, und es wird mit seiner Ausführung schleunigst begonnen werden.

Ebenso im Entstehen ist auch die projectirte Stadt. Die Straßen sind vorhanden, aber es fehlen noch viele Gebäude. Von den sieben in Aussicht genommenen Kasernen sind bis jetzt drei fertig. Wie bemerkt, stellen sich jedoch diesem Theil des Etablissements keine andern als Geldschwierigkeiten entgegen. Auch wird jetzt überall mit solcher Energie gebaut, daß die Häuser vollständig zu wachsen scheinen. Somit dürfen wir am Ende des nächsten Jahres der Vollendung eines großartigen Werkes entgegensehen, das als Basis unserer Flotte nicht nur für das gesammte Deutschland die höchste Wichtigkeit besitzt, sondern das auch unsern Bautechnikern, welche dabei so außergewöhnliche Schwierigkeiten zu besiegen hatten, zur höchsten Ehre gereicht.

Die Ereignisse des Jahrs 1866 haben unserer Marine an der Nordsee auch noch einen zweiten Hafen eröffnet, der wenigstens für kleinere Panzerschiffe, für unsere Corvetten und sonstigen Kriegsfahrzeuge hohen Werth hat, wenn ihnen einmal durch irgend welche Ereignisse der Einlauf in die Jade verschlossen werden sollte und sie nur die Weser erreichen können. Das ist der Hafen von Geestemünde. Die Veranlassung zum Bau desselben seitens der Hannoverschen Regierung war das schnelle Emporblühen und die mächtige commercielle Entwickelung Bremerhavens, das in kluger Voraussicht vor einigen vierzig Jahren durch Bremen von Hannover für eine geringe Summe angekauft war. Letzteres wollte einen Concurrenzhafen schaffen und bot bei dessen Anlage alles Mögliche auf, um sich Erfolg zu sichern. Mit einem Aufwande von 4 Millionen Thalern wurde das Werk in ebenso würdiger als praktischer und großartiger Weise 1862 vollendet. Der Bau ließ für Handelszwecke nichts zu wünschen übrig. Um den größten amerikanischen Raddampfern, welche neben der Linie des Bremer Norddeutschen Lloyd den Passagierverkehr zwischen der Weser und Nordamerika vermittelten, den Einlauf zu sichern, den Bremerhavens engere

Schleusen nicht gestatteten, erhielten die Schleusenthore die enorme Weite von 80 Fuß, und die Tiefe des Hafens wurde auf 27 Fuß gebracht.

Die Dimensionen des Hauptbassins sind für hunderte von Schiffen ausreichend, und an dasselbe schließen sich noch zwei Seitenhäfen von je 1300 Fuß Länge und 150 Fuß Breite bei 21 Fuß Tiefe, während das Hauptbassin 1730 Fuß lang und 400 Fuß breit bei 26 Fuß Tiefe ist. Alle drei bieten also eine Fläche von einer Million Quadratfuß, während ein Kauffartheischiff im Durchschnitt deren nur 5—6000 bedarf. Die Bahn Bremen-Geestemünde mündet unmittelbar am Hafen, zwei prachtvolle Packhäuser, die im Stande sind, mehrere hundert Schiffsladungen zu fassen, grenzen an die nördliche Kaimauer des Hafens, und hydrauliche Krähne heben wie durch Zauberei und nur von einem Manne bedient die größten Lasten aus den Schiffen und in dieselben.

Die Hannoversche Regierung hatte damals nichts versäumt, um ihren Zweck zu erreichen, der Bau ist in jeder Beziehung ein großartiges Werk, aber was damit beabsichtigt war, Geestemünde auf Kosten von Bremerhaven zu heben, wurde keineswegs erreicht. Man hatte sich in Hannover nicht klar gemacht, daß andere Verhältnisse als nur ein guter Hafen die schnelle Entwickelung eines Handelsplatzes bedingen, und daß es namentlich schwer ist, eine Stadt wie Bremerhaven, die sich der freisinnigsten Institutionen erfreute, die festgegründete Handelsbeziehungen besaß, und deren Hafen jedenfalls nicht schlecht war, so ohne weiteres aus dem Sattel zu heben.

Die commercielle Bedeutung Geestemündes blieb deshalb gering, und wie auch die Hannoversche Regierung versuchte, sie in die Höhe zu bringen, konnte sie sich nicht verhehlen, daß die daran geknüpften Hoffnungen nicht in Erfüllung gingen und die scheinbare Entwickelung keine naturgemäße, sondern nur eine gekünstelte war.

Nach der Einverleibung Hannovers in Preußen und nach Bildung des Norddeutschen Bundes, wodurch die particularistische Engherzigkeit und Rivalität zwischen den nur durch einen schmalen Flußarm getrennten Häfen Geestemünde und Bremerhaven beseitigt sind, wird ersteres gewiß schneller zur Blüte kommen, aber nicht auf Kosten des letzteren, sondern mit ihm zusammen. Beide Plätze haben eine äußerst günstige Lage, um ein mächtiges Schifffahrts- und Handelsemporium zu werden. Sie sind kaum ein Drittheil so weit als Hamburg von der Nordsee entfernt, aber die Kohlenbergwerke Westfalens sind ihnen so viel näher. Die Kohlen können ihnen die Weser hinunter zu Wasser und dadurch billiger zugeführt werden als die englischen, was natürlich nur wieder günstig auf die immer allgemeiner werdende Dampfschifffahrt zurückwirken kann. Bereits benutzen sämmtliche Bremer Dampfschiffe nur deutsche Kohlen, während die übrigen deutschen Häfen noch auf englische angewiesen sind. Es gehen sogar schon Schiffsladungen westfälischer Kohlen nach Westindien, und es kann nicht ausbleiben, daß die unsern Kohlenbezirken am nächsten gelegenen Weserhäfen um so höheren Aufschwung nehmen müssen, je billiger sie durch verbesserte Transportmittel die Kohle, die Grundlage aller Industrie, beziehen.

Es ist die Frage, ob der Jadehafen überhaupt gebaut wäre, wenn die Ereignisse von 1866 hätten vorausgesehen werden können. Der Geestemünder Hafen hätte vorläufig für die Bedürfnisse unserer Marine ausgereicht. Er ist derartig angelegt, daß er noch einmal so groß gemacht werden kann, und seine Mängel als Kriegshafen hätten sich mit dem vierten Theile des für die Jade verwendeten Geldes beseitigen lassen. Dahin gehört namentlich eine Barre in der Weser, die etwa eine Stunde unterhalb Bremerhavens liegt, und die von größeren Schiffen nur mit Hochwasser passirt werden kann. Ferner ist bei dem Bau des Hafens der Fehler gemacht, dem Vorhafen gleich eine zu große Biegung zu geben. Dieselbe macht langen und schweren Schiffen das Passiren durch die Schleuse sehr unbequem. Immerhin besitzen wir aber an Geestemünde für die kleineren Kriegsschiffe einen vortrefflichen Stationsort, der unserer Fotte eventuell von großem Nutzen sein kann, da eine große Zahl von Docks und sonstigen Schiffbauetablissements alle möglichen Hilfsmittel zu Reparaturen 2c. bieten. Von 1865 bis 1871 befand sich dort auch ein Marinedepot, das jedoch am Schlusse des letztern Jahres aufgelöst ist, da Wilhelmshafen den gegenwärtigen Ansprüchen genügt.

In der Ostsee haben wir bis jetzt keinen fertigen Kriegshafen, wenngleich Danzig als Nothbehelf bisher als solcher hat fungiren müssen und als Bauwerft auch noch längere Zeit bleiben wird. Als man sich in Preußen zu einer Marine entschloß, mußte man sich nothwendiger Weise nach einer Oertlichkeit umsehen, die sich in möglichst kurzer Zeit zu einer Bau- und Reparaturwerft einrichten ließ. Für Danzig sprach in dieser Beziehung viel, die leichte Beschaffung des aus Polen und Galizien kommenden Bauholzes, die dort mögliche Isolirung der Werft von dem Handelshafen, der sich in Neufahrwasser befindet, und die Wassertiefe, welche gestattete, den Bauplatz ganz nahe an die Stadt zu legen und sich deren industrielle Hilfsquellen zu sichern. Endlich lagen in dieser Position die Etablissements in einem Kriegsfalle innerhalb der Festungswerke der Stadt und bedurften keines besondern fortificatorischen Schutzes. Gleich günstige Verhältnisse fanden sich in keinem andern preußischen Hafen, denn wenn der Einlauf von Swinemünde auch etwas mehr Wassertiefe bot, so ist der dortige Hafen so eng und klein, daß eine Marinestation entweder der Handelsschifffahrt sehr hinderlich oder größere Wasserbauten unternommen werden mußten, zu denen es damals noch an den nöthigen Fonds mangelte.

In Danzig handelte es sich jedoch nur um Aufführung von Baulichkeiten über der Erde, um Schiffe von der Größe der früheren Segelfregatten zu construiren, und man wählte daher in Ermangelung von etwas Besserem diesen Platz zur Marinestation, obwohl auch er sehr wesentliche Mängel besaß. Zunächst konnten die 20 Fuß tief gehenden Corvetten nur auf der Rhede vollständig ausgerüstet werden, weil der Hafen nur 18 bis 19 Fuß Tiefe hat. Dies verursacht nicht nur in Friedenszeiten große Unbequemlichkeiten, Kosten und Zeitverlust, sondern verschließt auch im Kriege dieser Klasse von Schiffen jede Aussicht einer Zuflucht im Falle einer Beschädigung.

Sodann verboten die Rayongesetze jedes Mauerwerk und alle Etablissements konnten nur in einer gewissen Höhe und aus Holz aufgeführt werden, ein Umstand, der der ganzen Anlage von vornherein den Stempel eines Provisoriums aufgedrückt und ihr den Charakter von etwas Unfertigem und Unvollkommenem verliehen hat.

Der näheren Beschreibung kann ich mich enthalten, da die verschiedenen Gebäude bereits im Eingange dieses Buches bei dem Gange über die Werft geschildert sind. Der eigentliche Hafen zeigt nichts Besonderes, da er durch einen Weichselarm gebildet wird, an dem die Kunst nichts verändert hat, als ihn an der Werftseite mit einem hölzernen Bollwerk einzufassen und einige Pfähle einzurammen, an denen die Schiffe befestigt werden. Man ist lange unschlüssig gewesen, ob selbst nach Acquisition des Kieler Hafens Danzig noch als dauernde Bauwerft der Marine verbleiben solle, scheint sich indessen jetzt für Beibehaltung des Platzes für Bau und Reparatur von Holzschiffen entschieden zu haben. Die Danziger Werft hat jedenfalls gegen sich, daß sie nur für kleine Schiffe sich eignet, entlegen ist und daß sie die Marinekräfte zersplittert, während die Admiralität dahin strebt, dieselben möglichst zu concentriren und dadurch mit geringeren Mitteln mehr zu leisten. Auf der andern Seite erscheint es jedoch wieder sehr wünschenswerth, grade im fernen Osten des Landes einen Hafen zu haben, wo wenigstens alle kleineren Panzer- und Holzschiffe einlaufen und reparirt werden können, und diese Rücksicht wird für die Beibehaltung einer Bau- und Reparaturwerft den Ausschlag gegeben haben.

Bis zum Schlusse des Jahres 1871 besaß die Marine noch einen kleinen Hafen für Kanonenboote auf der Insel Dänholm zwischen Stralsund und der Insel Rügen. Seitdem ist er jedoch aufgegeben und sind die Kanonenboote auf Kiel und Wilhelmshafen vertheilt.

Als eigentlicher Kriegs- und zugleich Constructionshafen für die Ostsee ist **Kiel** in Aussicht genommen, weil hier die Natur in einer Weise vorgearbeitet hat, wie es nur selten vorkommt.

Wenn bei dem Conflikte zwischen Deutschland und Dänemark England moralisch auf Seiten des letzteren stand, so hatte dies theilweise gewiß seinen Grund in der Besorgniß, daß Preußen als Sieger den Hafen von Kiel nehmen und dann seine Seemacht entwickeln würde. Wenigstens wurde diese Besorgniß oft genug in den englischen Blättern ausgesprochen, und so lächerlich sie gewesen wäre, insofern es sich um eine etwaige Rivalität der beiderseitigen Kriegsflotte gehandelt hätte, so lag ihr doch eine gewisse Berechtigung zu Grunde.

England konnte sich nicht verhehlen, daß Deutschland ihm schon längere Zeit auf industriellem Gebiete erfolgreiche Concurrenz machte und auch seine Handelsschifffahrt in den letzten Jahren außerordentlichen Aufschwung genommen hatte. Kam Preußen in den Besitz der Herzogthümer, durch welche es nicht nur prachtvolle Häfen, sondern auch viele tausende der tüchtigsten Seeleute gewann, so war es in der Lage, auch eine angemessene Kriegsflotte zu schaffen, unter deren Schutze

sich voraussichtlich die Handelsschifffahrt noch viel bedeutender entwickeln mußte.

Das war es aber, was England Besorgniß einflößte und weswegen es für Dänemark Partei nahm. Es sah in dem von Preußen geeinigten Norddeutschland einen aufstrebenden Rival seiner Handelssuprematie und gönnte ihm deshalb weder die Herzogthümer, noch den prachtvollen Hafen von Kiel, dessen Vorzüge die englische Flotte während des Krimkrieges selbst kennen zu lernen Gelegenheit gehabt hatte.

Diese bestehen hauptsächlich in seiner vollkommenen Sicherheit gegen alle Winde, in seiner Geräumigkeit, seiner gleichmäßigen Tiefe, welche nirgends durch Untiefen unterbrochen wird, und in seiner Vertheidigungsfähigkeit.

Sein Eingang, der bei Bülk, der östlichsten Spitze von Schleswig und bei Bottsand, der nördlichsten von Holstein beginnt, erstreckt sich circa zwei geographische Meilen in südwestlicher Richtung landeinwärts, hat ein reines Fahrwasser von einer halben deutschen Meile Breite und einer Tiefe von 50—60 Fuß, so daß die schwersten Schiffe Raum und Wasser genug haben, selbst unter Segel mit Gegenwind aus- und einzukreuzen.

Da nordöstliche Winde, die einzigen, gegen welche der Eingang sich öffnet, im Vergleich zu den in unsern Meeren herrschenden Westwinden sehr selten eintreten, so bietet ersterer auch eine vortreffliche Rhede.

Bei Friedrichsort an der nördlichen und Möllenort an der südlichen Seite nähern sich die beiden Ufer ziemlich schnell bis auf 250 Ruthen Breite, und die Bai biegt von hier ab sich recht westlich ab, um sich sogleich wieder zu einer Breite von durchschnittlich 500 Ruthen zu erweitern und den eigentlichen Kieler Hafen zu bilden, der bei einer Tiefe von 35— 40 Fuß Raum genug bietet, um eine beliebig große Flotte aufzunehmen und manövriren zu lassen. Bei Düsternbrook, etwa 600 Ruthen vor der Stadt Kiel, verengt sich der Hafen abermals bis zu 170 Ruthen und läuft trichterförmig zu mit allmählich abnehmender Tiefe, die jedoch an der Stadt selbst noch 30 Fuß beträgt und von dort sich westwärts auf einer Strecke von 300 Ruthen bis auf 12 Fuß vermindert, so daß kleinere Fahrzeuge, wie Kanonenboote, sich selbst am Endpunkte des Hafens bis auf 100 Schritte dem Ufer nähern können.

Die ganze Länge des Hafens von Friedrichsort bis zur Stadt beträgt nahezu eine deutsche Meile. Seine beiden Ufer sind mit Hügelreihen von 90—100 Fuß Höhe eingefaßt, die Verengung und schnelle Biegung des Eingangs bei Friedrichsort verwehren auch den nordöstlichen Winden den Zugang, und man findet deshalb wohl selten in der Welt einen so prachtvollen und von allen Gefahren so freien Hafen. Was die Vertheidigungsfähigkeit anbetrifft, so ist auch diese von der Natur sehr erleichtert. Die Breite des Hafeneingangs bei Friedrichsort beträgt nur 1250 Schritt. Der Festung gegenüber springt die stark befestigte Landspitze von Möllenort vor, so daß feindliche Schiffe unter dem Kreuzfeuer der beiden Werke auf 600 Schritt passiren müssen. 3000 Schritt vor Möllenort kommen sie aber schon unter das Feuer des ebenfalls in das

Fahrwasser vorspringenden Werkes von Laboe und der ihm gegenüberliegenden Brauenberg-Batterien, die 1500 Schritt östlich vor Friedrichsort gebaut sind. Eine eindringende Flotte würde also auf eine Strecke von fast einer halben Meile das Feuer von vier mit den schwersten Geschützen armirten Werken auszuhalten haben, ehe sie in den Hafen gelangte, dessen Eingang sich natürlich auch noch auf andere Weise, sei es durch Torpedos, sei es durch schwimmende Batterien, auf das wirksamste vertheidigen läßt.

Man ist in maßgebenden Kreisen längere Zeit zweifelhaft gewesen, an welchem Punkte der innern Kieler Bucht der eigentliche Kriegshafen mit seinen verschiedenen Etablissements angelegt werden sollte. Zuerst faßte man die westliche Seite der Spitze von Friedrichsort in das Auge, doch ließ man aus militärischen und fortificatorischen Rücksichten dies Project wieder fallen. Nach eingehendster Prüfung hat man sich jetzt dafür entschieden, den Constructions- und Ausrüstungshafen an das südliche Ufer und möglichst weit rückwärts zu legen, und man hat die westlich vom Fischerdorfe Ellerbeck befindliche Einbuchtung dafür ausgewählt, welche auf 1500 Schritt Entfernung der Stadt Kiel in südöstlicher Richtung gegenüberliegt.

Die Wassertiefe tritt mit 25 Fuß ganz nahe an das Ufer, das Terrain bietet für Anlage von Docks 2c. die wenigsten Schwierigkeiten, der Hafen liegt der Stadt und der Eisenbahn sehr nahe und doch weit genug vom Handelshafen getrennt. Endlich gestattet seine rückwärtsige Lage, noch eine fernere Vertheidigungslinie von Batterien bei Düsternbrook, wo jetzt das provisorische Marinedepot gebaut ist, auf dem südlichen hohen Ufer des Hafens zu errichten und dadurch den kostspieligen Anlagen um so mehr Schutz zu verleihen, falls es dem Feinde gelingen sollte, den Eingang bei Friedrichsort zu forciren.

Nachdem bereits im Frühjahr 1868 das für den Kriegshafen erforderliche Uferterrain durch den Marinefiscus angekauft war, hat man seitdem mit den Vorarbeiten begonnen und ist damit eifrig vorwärts gegangen. Es ist eine Helling gebaut, auf der die Panzerfregatte „Friedrich der Große" auf Stapel steht; eine provisorische Schmiede für Eisenschiffbau ist aufgeführt und die mit Dampf betriebene Erdbewegung, um die Docks zu graben u. s. w., ist eine großartige. Immerhin werden aber noch 4—6 Jahre vergehen, ehe der Kriegshafen von Kiel in allen seinen Theilen vollendet ist, und man wird nicht fehlgreifen, wenn man seine Baukosten auf mindestens eben so viele Millionen veranschlagt. Dann aber wird Deutschland auch einen der schönsten Häfen der Welt besitzen, und sein militärischer Werth wird noch unendlich erhöht werden, wenn der seit mehreren Jahren so lebhaft besprochene Plan eines die Ost- und Nordsee mit einander verbindenden Kanals zur Ausführung kommt und es möglich macht, die Ostseeflotte in wenigen Stunden in die Nordsee und umgekehrt zu werfen.

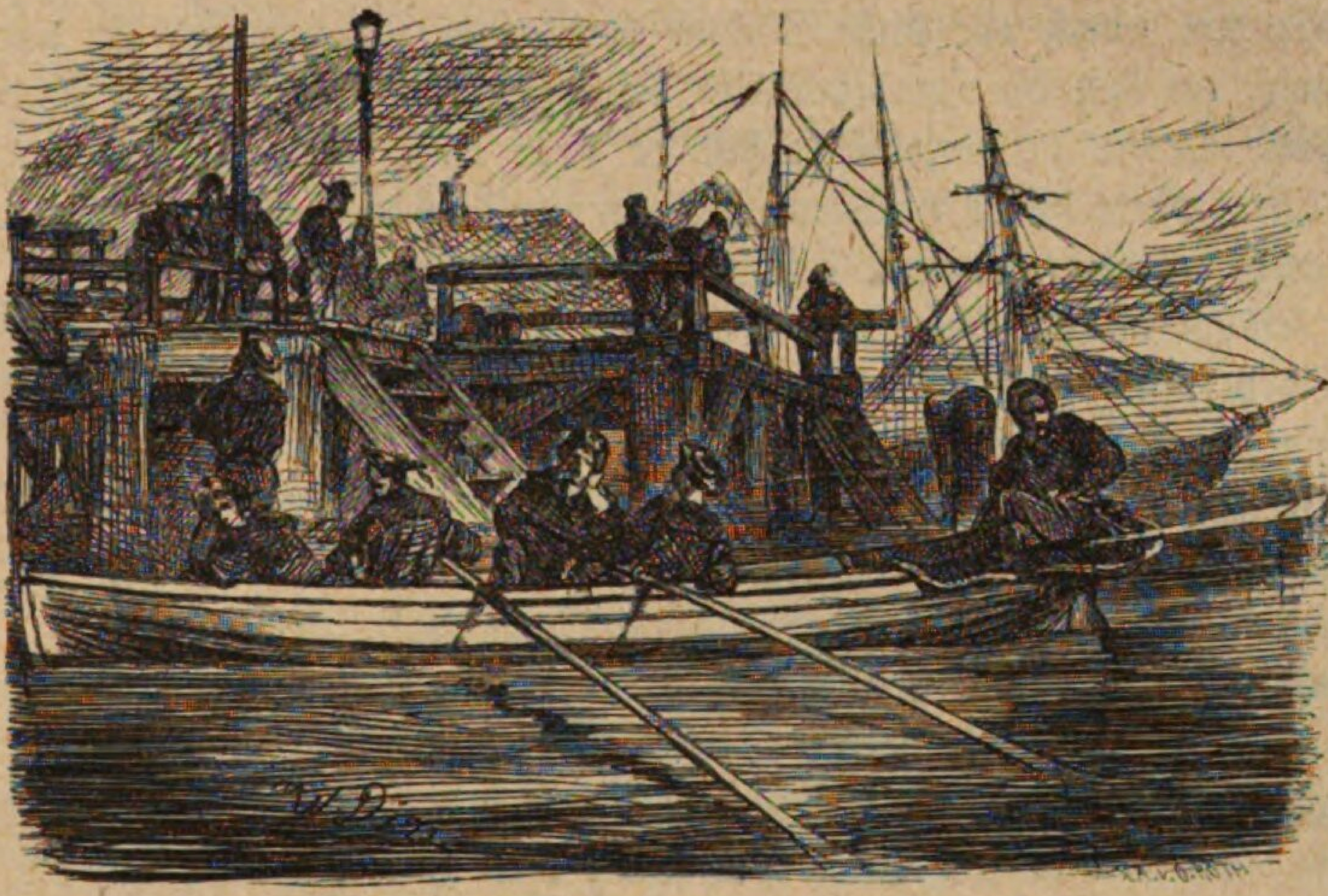
Dieser Kanal ist seiner Zeit in den öffentlichen Blättern genugsam erörtert, als daß hier noch einmal näher auf ihn eingegangen zu werden brauchte. Es sind dafür verschiedene Linien, Eckernförde-Husum, Neustadt-Elbe, Eckern-

förde-Brunsbüttel, Kiel-Brunsbüttel und andere vorgeschlagen, theilweise auch schon nivellirt, und jede derselben hat ihre Vertheidiger und ihre Gegner gefunden. Bei allen diesen Projecten hatte man hauptsächlich die commercielle Seite und die großen Vortheile im Auge, welche ein solcher Kanal der Handelsschifffahrt durch Abkürzung des Weges verschaffen würde Man hat jedoch dabei zu wenig die Witterungs- und Windverhältnisse berücksichtigt.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß der Kanal Dampfschiffen den Weg von der Ost- und Nordsee um einen bis zwei Tage kürzt, je nachdem sie nach dem Norden von England oder nach dem Süden bestimmt sind, aber für die Segelschiffe ist diese Kürzung sowohl auf westlicher als östlicher Fahrt so zweifelhaft, daß sie leicht in das Gegentheil umschlagen kann. Gehen sie westwärts, so haben sie bei den meistens vorherrschenden westlichen Winden so viel länger zu kreuzen, ehe sie den Kanal erreichen, während sie auf der Höhe des Sundes mit südwestlichem Winde glatt durch den Sund und in die Nordsee segeln können. Auf dem Wege nach Osten haben sie aber vorherrschend im Jahre guten Wind und gehen meistens eben so schnell durch den Sund als durch den Kanal. Während sie also auf der einen Seite keine Sicherheit haben, daß sie eine wirklich schnellere Reise machen, erwachsen ihnen auf der andern durch die Kanalroute bedeutend mehr Kosten an Lootsen- und Bugsirgeld und andern Abgaben. Zieht man dann noch den auffallend conservativen Sinn der gewöhnlichen Seeleute in Betracht, die selbst gegen bessere Ueberzeugung starr am Althergebrachten hängen, so wird man leicht die Ueberzeugung gewinnen, daß der projectirte Kanal augenblicklich, wo die Segelschifffahrt noch überwiegt, für die Zwecke der Handelsschifffahrt noch verfrüht ist und den Unternehmern nur Verluste einbringen kann, selbst wenn er nicht mehr als 20 Millionen kosten sollte. Für die Zukunft, wenn der Dampf zum größten Theile den Platz der Segel eingenommen haben wird, was aller Wahrscheinlichkeit nach in einem Jahrzehnt schon der Fall ist, dann freilich wird der Kanal auch commerciell sich rentiren und der Handelsschifffahrt von großem Nutzen sein.

Da Kiel zum Kriegshafen bestimmt ist, wird damit wohl auch die Route des künftigen Kanals festgestellt sein, dessen Benutzung in Kriegszeiten die Marine sich unter allen Umständen sichern muß. In diesem Falle wird er ihr eine große Anzahl Schiffe sparen und dadurch dem Lande, wenn er regierungsseitig gebaut wird, die Kosten wieder einbringen. Ohne den Kanal werden wir gezwungen sein, eine größere Flotte in der Ostsee und eine zweite in der Nordsee zu halten, mit demselben bedürfen wir nur einer, die sich nach Belieben und vom Feinde ungehindert in kurzer Zeit in das eine oder andere unserer deutschen Meere werfen läßt, die jetzt durch ein Thor von einander getrennt sind, zu dem Dänemark und eventuell unsere Feinde den Schlüssel in den Händen haben. Diese Erwägungen werden denn auch wahrscheinlich den staatsseitigen Bau und zwar schon früher herbeiführen, als der Verkehr der Handelsschifffahrt ihn nothwendig macht.

Das Leben an Bord.



Abfahrt.

Es ist ein kalter, trüber Novembermorgen. Der nasse Nebel dringt mit eisiger Kälte bis auf die Haut und läßt jeden, den nicht unabweisliche Geschäfte zum Ausgehen nöthigen, das behagliche Zimmer aufsuchen. Nur am Bollwerk des Hafens herrscht reges Leben. Eine Menge Boote befördern Passagiere zwischen dem Lande und Sr. Maj. Fregatte „Seestern", die seefertig in der Mitte des Hafens liegt. Der „blaue Peter", das Zeichen der Abfahrt, weht vom Vortop, die Boote sind eingesetzt und nur ein Kutter, sowie des Capitäns Gig sind noch zu Wasser. Ersterer liegt bemannt längseit, um die Taue loszumachen, letztere am Bollwerk, um den Capitän zu erwarten.

Der erste Officier mißt mit ungeduldigen Schritten das Hinterdeck. Dieselben sind seit einer Stunde an Schnelligkeit und Größe in geometrischer Progression im Wachsen und können als Barometer für seine Gemüthsstimmung dienen. Er wartet mit Schmerzen auf die Ankunft des Capitäns und

wünscht in Ermangelung eines andern Gegenstandes, an dem er sich Luft machen kann, alle männlichen und weiblichen Besucher, die sich über die Fallreepen drängen, zum Kuckuck. Sie kommen, um hier noch einem Bekannten die Hand zu drücken oder dort einen zärtlichen Abschied zu nehmen. Einzelne führt auch wohl ein schwacher Hoffnungsschimmer an Bord, daß die weichere Stimmung der Gemüther beim Abschiede von der Heimat für mögliche Bezahlung ihrer Rechnungen sich günstig erweisen möge.

Was gehen jedoch alle diese Motive den ersten Officier an? Er hat keine Verwandten, die ihm die Hand drücken, keine Braut, die mit nassen Augen an seinem Halse hängt. Ebensowenig hat er aber auch unbezahlte Rechnungen, und für ihn existirt daher nur das Factum, daß jeder Besucher eine Portion Schmutz mehr auf das sorgsam gescheuerte Schiff schleppt, — der größte Kummer, der einem ersten Lieutenant widerfahren kann, namentlich aber unserm Freunde, dem mit dieser wichtigen Charge auf Sr. Maj. Fregatte „Seestern" bekleideten Capitän-Lieutenant Kurzspleiß.

Er ist der vollendete Typus eines Seemanns. Jedermann an Bord weiß dies und achtet ihn deshalb. Im Dienste ist er sehr streng und kein Freund von vielen Worten. Cadetten und Mannschaft fürchten ihn und selbst die Officiere treten unwillkürlich nach Backbordseite, wenn er an Steuerbord spazieren geht und die Zahl seiner Schritte 120 in der Minute übersteigt. Er ist Junggeselle und ein entschiedener Weiberfeind. Seine einzige Liebe ist sein Schiff. Er hält es wie einen Putzkasten und jeder Fleck ist ihm ein Dorn im Auge. Sein Schiff ist seine Welt; mit der andern hat er abgeschlossen, als der blaue Peter gehißt wurde. So lange die Reise dauert, geht er freiwillig nur in Gesellschaft des Großmastes von Bord.

„Kattblock!" ruft er dem diensthabenden Steuermannsmaat zu, der sich seit einer Viertelstunde vergebens bemüht, die Gläser des Fernrohres mit dem Zipfel seines feuchten Halstuches zu reinigen.

„Zu Befehl, Herr Capitän-Lieutenant!" erwidert dieser, den Hut lüftend.

„Noch nichts zu sehen?"

„Nein, die Gig liegt noch an der Treppe."

„Hol der Henker die Gig!" brummt Kurzspleiß und nimmt seinen Marsch wieder auf.

„Zu Befehl!" entgegnet der Unterofficier, dem diese Phrase geläufig ist, wenn er mit Vorgesetzten spricht und nimmt die fruchtlosen Reinigungsversuche wieder auf.

In der Batterie erblickt man die verschiedensten Gruppen. Mit Ausnahme der Posten ist die Mannschaft wegen der nassen Witterung unter Deck gepfiffen und tummelt sich in der Batterie oder im Hängemattendeck. Weinende Mütter und Bräute, besorgte Väter und Brüder, lustige Kameraden von andern Schiffen, unbezahlte Schneider und Waschfrauen, die vergebens nach ihren losen Schuldnern fragen und suchen, wogen durch einander und

bieten ein buntes Bild von lebhafter Färbung. Hier bringt eine zärtliche Großmutter ihrem Enkel, einem neu eingestellten Schiffsjungen, einen Korb mit Leckerein, die er sich bis zu seinem Geburtstage, der in den Mai fällt, verwahren soll. Sie giebt ihm gute Regeln auf den Weg, deren hauptsächlichste darin bestehen, sich vor nassen Füßen zu hüten und nicht auf die Masten zu klettern. Während der Junge mit halbem Ohr auf die allerdings schwer auszuführenden Ermahnungen hört, schielt er mit lüsternem Blicke nach dem Korbe und führt im Geiste eine neue Kalenderordnung ein, bei der der zehnte Mai unmittelbar auf den fünfzehnten November folgt.

Dort läßt sich eine untröstliche Putzmacherin von ihrem Geliebten, dem Bottelier, zum zehnten Male den Schwur der Treue wiederholen. Der Bootsmann ohrfeigt einen Officierburschen, der mit einer Kanne heißen Kaffees gegen ihn läuft und ihm die Füße verbrennt, während der Krankenwärter auf den Kochsmaat schimpft, der die Krankensuppe mit Brackwasser gekocht hat. Ein halbes Dutzend Schiffsjungen jagt hinter ein paar Schweinen, die ihrem Behälter entsprungen sind und quiekend den Leuten zwischen den Beinen durchfahren.

Hinter dem Großmast spazieren in lebhafter Unterhaltung begriffen — die Badegäste. Zu ihnen gehören alle diejenigen Bewohner der Officiermesse, welche keine Seeleute von Beruf sind, wie Aerzte, Prediger 2c. Mehrere von ihnen machen ihre erste Reise und es harren ihrer noch manche Unbequemlichkeiten. Ihre Unbekanntschaft mit dem Leben an Bord, die für jeden Nichtseemann lästige Schiffsetikette, die vielfachen neuen Erscheinungen geben reichlichen Stoff zu Neckereien seitens der Seeleute und bringen die Badegäste häufig in tragikomische Situationen.

Am lebhaftesten unter ihnen gerirt sich Dr. Salomo, der sehr gern disputirt. Er ist früher noch nicht an Bord gewesen und weiß daher nicht, daß es gegen die Regeln der Etikette verstößt, laut zu sprechen. Heute bei so ungewöhnlichen Verhältnissen macht ihn jedoch noch niemand darauf aufmerksam.

„Gig kommt!" meldet Kattblock dem wachhabenden Officier und belohnt sich für diese Anstrengung mit einem frischen Stück Tabak, welches ihm das Aussehen gibt, als leide er an einem Zahngeschwür.

Der Wachhabende überbringt die Meldung dem ersten Officier, auf dessen Schritte dieselbe sehr mäßigend einwirkt; läßt die Fallreepstreppe in Ordnung bringen und die Seesoldaten in das Gewehr treten. Die Pfeife des wachhabenden Bootsmannsmaats ertönt mit einem endlosen Triller in die Großluke hinunter, und dem Signal folgt eine Todtenstille im ganzen Schiff.

„Seesoldatenwache an Deck, Fallreepsjungen!" ruft der Unterofficier im kräftigsten Baß, daß es im fernsten Winkel des Schiffes verständlich. In fliegender Eile stürzen die Gerufenen auf das Deck, und Jedermann an Bord weiß aus dem Commando, daß der Capitän kommt, da nur vor diesem die Wache in das Gewehr tritt.

Jetzt ist die Gig an Bord, der erste und der wachhabende Officier stehen

mit Hut und Säbel am Fallreep, der Bootsmann pfeift die Seite, die Wache faßt das Gewehr an und der Capitän betritt das Deck

Alle Anwesenden lüften ehrerbietig die Kopfbedeckung, und ein freundlicher Gruß des allseitig geliebten und geachteten Führers dankt für die erwiesenen, wenn gleich ihm zuständigen Honneurs.

„Ist das Schiff klar?" wendet er sich an den ersten Officier.

„Klar zum Anker lichten!" erwidert dieser.

„Dann bringen Sie heute gefälligst das Schiff unter Segel, Capitän-Lieutenant Kurzspleiß, und sagen mir, wann der Lootse von Bord geht; ich muß noch einen Bericht fertigen."

„Zu Befehl!" erwidert der Angeredete, vertauscht seinen Hut mit der Dienstmütze, legt den Säbel ab und besteigt die Commandobank. Ein Cadett wird in die Messe geschickt, die Officiere von dem bevorstehenden Manöver zu benachrichtigen und diese begeben sich ungesäumt auf ihre verschiedenen Stationen.

Der Bootsmann mit seinen Maaten hat sich bereits an den Luken postirt, als das Commando erschallt:

„Alle Mann auf, klar zum Ankerlichten!"

Sechs scharfe Pfiffe schrillen und sechs furchtbare Bässe wiederholen unisono den gegebenen Befehl, der wie ein elektrischer Schlag auf die Mannschaft der Fregatte wirkt. Alles fliegt mit Windeseile die Treppe hinauf, die Topsgasten entern in die Marsen und das Gangspill wird bemannt. Das Musikcorps holt seine Instrumente, um mit lustigen Klängen das Aufwinden des Ankers zu begleiten und Jedermann nimmt den für dies Manöver angewiesenen Posten ein.

„Kutter weg, Leinen los!" commandirt der erste Officier.

„Zu Befehl!" antwortet die jugendliche Stimme des bei dem naßkalten Wetter fast verklommenen Bootscadetten.

Der Kutter rudert nach den Pfählen, wirft die Taue los und wird darauf mit der Gig an den Krähnen aufgeheißt.

„Licht Anker, Fremde von Bord!" folgt nun als zweites Commando.

Die Musik spielt eine heitere Weise, die Matrosen marschiren in gleichmäßigem Takte um das Gangspill, und die schwere Ankerkette hebt sich Glied für Glied aus dem Wasser.

Unterdessen drängen sich die Fremden, die je nach ihrem Alter und Geschlecht mehr oder minder freundlich vom Stabswachtmeister zum Fortgehen ermahnt werden, über das Fallreep in die Boote. Hier und dort stiehlt sich ein einzelner von seiner Station, um ein letztes Lebewohl zu sagen, und die Vorgesetzten wenden den Kopf, um diesen Bruch der Disciplin nicht zu bemerken. Manche Thräne entquillt dem Auge der scheidenden Mutter, deren geliebter Sohn sich jetzt auf unbestimmte Zeit dem tückischen Meer anvertraut; mancher schmerzliche Seufzer entringt sich der Brust bei dem Gedanken, daß er ihr vielleicht für immer entrissen wird.

Und wer in dem Buche des Schicksals zu lesen vermöchte, der würde sehen, wie so mancher kräftige Jüngling, der jetzt in heiterm Jugendmuth der Heimat Lebewohl sagt und mit fröhlichem Blick in die Zukunft schaut, nimmer zum Vaterhause zurückkehren wird. Er würde sehen, wie er fern von all den Seinen am fremden Strande zur ewigen Ruhe gebettet wird, hingerafft von dem tödtlichen Hauche eines giftigen Klimas, ohne daß eine liebende Hand sich kühlend auf seine brennende Stirn legt und seine glühende Zunge mit einem Tröpfchen Wasser letzt. Oder wie die Wogen ihn als Opfer fordern und seine Gebeine, statt in geweihter Erde, auf tiefem Meeresgrunde bleichen, bekränzt von Koralle und weißem Sand!

Doch fort mit den traurigen Bildern! Die Fremden sind von Brod, und das letzte Boot stößt ab.

Ein gellender Pfiff unterbricht die Musik und den taktmäßigen Marsch der Matrosen am Spill.

„Der Anker ist auf und nieder!" rapportirt der Officier auf der Back, und das Commando „Segel los!" ist die Antwort auf diese Meldung.

Im Nu wimmeln die Wanten von Blaujacken. Wetteifernd sucht jeder dem andern vorbeizulaufen wobei die Matrosen das bequeme Soldatenloch aus Ehrgefühl verschmähen und den mühsamen Weg um die Marsen vorziehen. Bald drängt sich auf den Raaen Kopf an Kopf. Im Umsehen sind die Beschlagzeisinge gelöst, und auf „Fallen Segel!" entfalten sich die weißen Leinwandmassen in den Lüften. Die Mars- und Bramsegel werden gesetzt, die Raaen ins Kreuz gebraßt und eine gewaltige Segelfläche bedeckt jetzt die Takelage des Schiffes, wo vor einer Minute dem Auge sich nur schmale Linien symmetrisch gestellter Raaen boten. Zugleich sind auch die Mannschaften schon wieder an Deck gekommen und nur die in den Marsen postirten Matrosen, die Topsgasten, bleiben oben. Die Musik beginnt wieder zu spielen, der Anker wird vollends gelichtet, der Klüver gesetzt, und das Schiff beginnt sich langsam zu drehen. Die Hintersegel füllen, die Vorraaen werden umgebraßt und bald schwellen alle Segel in bauchiger Rundung. Vor dem Bug kräuselt sich schäumend das Wasser, das Schiff gehorcht dem Ruder und der treibenden Kraft des Windes, und schneller durchschneidet sein scharfer Kiel die Fluten.

Da wimmelt es noch einmal in den Wanten von Blaujacken, da drängt sich noch einmal Kopf an Kopf in der Takelage. Diesmal geschieht es jedoch ohne Commando; es ist eigener Impuls, und drei donnernde Hurrahs, als letzter Abschiedsgruß an die Heimat, hallen dem Lande zu, das sich mit wachsender Schnelligkeit entfernt. Schon sind die Züge der am Ufer Stehenden nicht mehr zu erkennen, das Wehen weißer Tücher bildet noch die einzige Brücke der Gedanken zwischen Schiff und Land, doch bald verschwindet auch dies im Nebel.

Der Wind ist günstig; Felder, Dörfer, Auen fliegen mit Blitzesschnelle vorüber und die Fregatte schießt durch die schmutzig-gelblichen Wellen des

Flusses, als zöge eine geheimnißvolle Macht sie zu den krystallhellen Azurfluten des Oceans.

Jetzt wird das äußerste Feuerschiff passirt. Als letzter verlorener Posten des Landes schwebt es einsam auf den Gewässern, zur Gesellschaft nur den Sturm und die Möven, die schreiend seine kahlen Masten umkreisen.

„Segler voraus!" ruft der Ausguck auf der Vormarsraa, und die Fernröhre richten sich auf das gemeldete Schiff. Noch ist es nur als schneeweißer Punkt am dunklen Horizonte zu unterscheiden, denn die Sonne ist endlich durchgebrochen und hat den Nebel verscheucht, der im Westen als blauer Streifen sich lagert. Bald jedoch wächst das Fahrzeug schnell empor und wird an seiner Flagge als Lootsenkutter erkannt, der den Lootsen der Fregatte aufnehmen soll.

„Klar zum Brassen!" commandirt der erste Officier. „Vor- und Kreuzraaen an den Wind, Ruder in Lee!"

Die Raaen fliegen längschiffs, der „Seestern" gehorcht wie der Blitz dem Ruder und sein Kielwasser beschreibt einen großen Bogen. Der jetzt mehr von vorn einkommende Wind beginnt durch das Takelwerk zu pfeifen und legt die Fregatte schief, Spritzwasser schlägt über den Bug, und das Tauwerk reckt sich und knackt, als ob es seine Stärke probiren wollte. Der Gegendruck des backgelegten Großmars- und Bramsegels bringt jedoch das Schiff bald zum Stillstande. Es liegt beigedreht am Winde und treibt langsam seitwärts ab.



Das Boot des Lootsenkutters kommt auf die Seite, der Lootse steht am Fallreep und nimmt die ihm zur Besorgung anvertrauten Briefe entgegen. Jetzt springt er in das Boot; mit dem Winken der Hand und „Glückliche Reise" zerreißt das letzte Verbindungsglied mit dem Lande.

Die See ist jetzt die neue Heimat; Wasser und Himmel, so weit das Auge reicht. Noch mancher sieht dem scheidenden Boote nach und wirft einen letzten langen Blick nach der Richtung, wo als grauer Streifen das Land sich unter den Horizont senkte. Eine Thräne zittert in den Wimpern und stiehlt sich langsam an der gebräunten Wange herab.

In der Batterie steht ein alter Unterofficier mit grauem Haar und schaut gedankenvoll durch die Kanonenpforten auf die vorbeirauschenden Wellen. Ein tiefer Seufzer entringt sich seiner Brust, aber er gilt weder dem Lande noch den Zurückbleibenden, sondern dem Schiff. „'s ist Freitag", murmelt er leise, „und Freitagsegeln bringt nimmer etwas Gutes."

„Braßt voll!" ertönt es von der Commandobank, und abermals fliegen die Raaen herum. Der „Seestern" wird vor den Wind gebracht und geht wieder ruhiger durch die Wogen, die ihr schmutziges Gelb bereits mit hellem Smaragd vertauscht haben und deren schäumende Köpfe den blitzenden Gischt am schlanken Bug der Fregatte emporschleudern. Der erste Officier übergibt das Commando dem wachhabenden, nachdem die Untersegel gesetzt und die Freiwache unter Deck gepfiffen ist und verfügt sich in die Cajüte des Capitäns.

„Der Lootse ist von Bord!" meldet er.

„Ich danke Ihnen, ich komme sogleich an Deck, steuern Sie indessen West-Nord-West!"

Der erste Tag in See.



West-Nord-West!“ sagt **Kurzspleiß**, der wieder auf dem Deck erscheint, zum wachhabenden Officier.

„West-Nord-West!“ antwortet dieser, mit höflicher Verbeugung an die Mütze fassend und geht nach hinten.

„West-Nord-West!“ ruft er den Leuten am Steuerruder zu.

„West-Nord-West!“ wiederholen diese zum Zeichen, daß der Befehl richtig verstanden ist. Das Steuerrad dreht sich unter ihren Händen, und die Fregatte folgt dem neuen Curse.

Der erste Lieutenant geht nach vorn, um nach der Befestigung der Anker zu sehen, und der wachhabende Officier spaziert selbstbewußt und sehr stolz an Steuerbordseite des Hinterdecks auf und ab, denn — er thut heute seine *erste* Wache. Seit vierzehn Tagen hat Herr **Bölting** die Jacke mit dem Rock, den Dolch mit dem Säbel, die schmale Mützentresse mit der breiten, mit einem Worte den Cadetten mit dem Unterlieutenant vertauscht und ist Wachhabender geworden. Das ist keine Kleinigkeit, und er darf wohl stolz darauf sein. Bis dahin mußte er sich von allen befehlen und schicken lassen, jetzt befiehlt und schickt er selbst, und die vier Cadetten auf seiner Wache werden viel zu thun bekommen. Aber Unterlieutenant Bölting ist human; die kurze harte Form der Dienstbefehle hat ihn stets unangenehm berührt und er hat sich vorgenommen, sich der größten Höflichkeit zu befleißigen. Auf seine äußere Erscheinung verwendet er viel Sorgfalt; seine Kleider haben einen untadelhaften Schnitt. Der hintere Scheitel seines blonden gelockten Haares — Bölting ist überhaupt ein hübscher junger Mann — schneidet genau mit der Naht des Rockkragens ab, und nur der sonst wohlgerathene Bart macht ihm Kummer, weil er stark in das Röthliche spielt. Er trägt Lackstiefel und weiße Glacés. Der Cadett **Vogel** behauptet sogar, daß er letztere auch nachts anbehalte;

aber Cadetten haben bekanntlich einen losen Mund und hängen gern ihren Vorgesetzten etwas an, namentlich Vogel, der durchtriebene Strick, der Seecadett im Superlativ.

Jedenfalls aber erweist Bölting mit den Glacés dem ersten Lieutenant keinen Gefallen, der an Bord kein Freund von dergleichen „Feinheiten" im Anzuge ist und bei seiner Rückkunft auf das Hinterdeck das Selbstbewußtsein des Wachhabenden durch die kurze scharfe Frage: „Wollen Sie nicht brassen?" schwer erschüttert. Der arme Bölting hat trotz seines Diensteifers vergessen, daß der Wind durch die Cursänderung mehr nach hinten gegangen und eine Umstellung der Segel nöthig geworden, obwohl das so manchem jungen Officier passirt.

Erröthend sucht er sich auf die höflichste und erschöpfendste Weise zu entschuldigen, gießt aber dadurch nur Oel in das Feuer.

„Bleiben Sie mir mit Ihren Redensarten vom Leibe", herrscht Kurzspleiß ihn an, „nehmen Sie Ihren Dienst in Acht und brassen Sie."

„O wie grob!" denkt Bölting empört. In Erinnerung des Talleyrandschen Ausspruches übersetzt er aber diesen Gedanken laut in: „Zu Befehl, Herr Capitänlieutenant!" und führt das Manöver aus, nachdem er heimlich einen Blick auf die Commandoworte geworfen, die er auf alle Fälle in seiner Tasche bei sich trägt.

„Sieben Glas!" (halb zwölf) meldet der Posten vor der Capitänscajüte.

„Lassen Sie die Cadetten zum Observiren rufen", sagt Kurzspleiß, dessen Schritte in Folge des Anblicks der Glacés und Lackstiefel sehr beschleunigt sind.

„Cadett der Wache", wendet sich Bölting zu diesem, „Sie würden mich sehr verbinden, wenn Sie die Güte hätten, hinuntergehen und Ihre Herren Kameraden gefälligst benachrichtigen zu wollen, daß es Zeit zum Observiren ist und ihre Gegenwart auf dem Deck vom ersten Officier gewünscht wird."

Der Cadett sieht ihn groß an. Er hat bereits ein Jahr unter Kurzspleiß gedient, und solche Phraseologie ist ihm daher an Bord etwas Neues. Bölting glaubt, er habe sich nicht klar genug ausgedrückt und schickt sich eben an, seine Worte mit einigen erläuternden Bemerkungen zu wiederholen, als Kurzspleiß, den dieser Sermon in völlige Wuth versetzt, mit einem Donnerwetter dazwischen fährt.

„Was zum Henker ist das für eine Manier, Befehle zu geben? Seit wann ist an Bord die Rede von „Güte haben" und „wollen", wo es sich um Ausführung von Ordres handelt? Die Cadetten sollen zum Observiren kommen!" wendet er sich zum Cadett der Wache.

Dieser führt sofort den Befehl aus, während der erste Officier wieder in Geschwindschritt verfällt und Bölting, indignirt über eine so unhöfliche Kürze, die andere Seite des Deckes aufsucht.

Die Cadetten erscheinen. Aus gegründeter Besorgniß vor Revision ihrer Instrumente nehmen sie den Weg durch die Batterie und die Vorluke, um Kurzspleiß möglichst weit aus dem Wege zu gehen. Doch der erste Officier,

zu dessen speciellen Obliegenheiten die Erziehung der Cadetten gehört, läßt sich nicht so leicht täuschen. Er kennt seine Pappenheimer, beordert die jungen Herren auf das Hinterdeck und läßt sich die Instrumente zeigen.

Da stehen die jungen Sünder, die Hoffnung und der zukünftige Stolz der Marine, aber nicht wenigen klopft trotz ihres kecken Ausschauens besorglich das Herz.



Vogel, der listige, ränkevolle, der sein halbe Seefahrtszeit in Bordarrest verbracht, trotzdem aber es versteht, eben so oft an Land zu kommen, wie seine unbestraften Kameraden, eröffnet mit niedergeschlagenen Augen den Reigen. Sein Octantkasten ist leer.

„Wo ist Ihr Octant?"

„Ich habe ihn an Herrn Rosenberg verliehn."

„Wer ist Rosenberg?"

„Ein Freund von mir."

Die fortgesetzte Inquisition ergibt jedoch, daß Rosenberg nur ein Geschäftsfreund und zugleich Besitzer eines Pfandinstitutes ist. Der Pfandzettel wird zu Tage gefördert und wandert mit einer beigefügten Notiz in das Taschenbuch des gestrengen Vorgesetzten.

„Zeigen Sie den Ihrigen!" wendet letzterer sich an den zweiten Cadetten.

Dieser beeilt sich, seinen Kasten mit einem Messer aufzubrechen, da er den Schlüssel verloren hat, und zeigt das Instrument vor. Aber kaum hat er einen Blick darauf geworfen, als er vor Schrecken fast durch das Deck sinkt. Der große Spiegel des nach alter Manier sehr solide gebauten Octanten ist gänzlich zerbrochen, der kleine gespalten, die Alhidade verbogen und das ganze Instrument voller Beulen und Risse. Er hat es gestern Abend, während er selbst

auf Urlaub am Lande war, an Vogel geborgt, der einige Polarsternbreiten nehmen sollte und sein eigenes leider an seinen guten Freund Rosenberg geliehen hatte. Der Polarstern hat nun zwar keine so destructive Wirkung auf das Instrument geäußert, wohl aber die zweite Auflage der gestrigen Abschiedsbowle in der Cadettenmesse, bei deren Zubereitung Vogel das Instrument irrthümlich für einen Zuckerhammer angesehen hat. Eine zweite Notiz kommt in das Taschenbuch.

Die nächstfolgenden drei Octanten werden in Ordnung befunden, und ihren Eigenthümern fällt ein Stein von Herzen, der sich jedoch mit doppelter Schwere wieder darauf lagert, als Kurzspleiß Einsicht in die Rollenbücher verlangt, die jeder Cadett vorschriftsmäßig und vollständig bei sich führen muß.

Bei einem andern Octanten fehlt das Quecksilber an den Spiegeln in Folge eines darüber ausgegossenen Glases Grog, bei einem fünften die Blendgläser, und ein sechster Kasten ist endlich wieder ganz leer. Durch scharfes Verhör stellt sich heraus, daß sein Herr, ein Bürschchen von fünfzehn Jahren, ebenfalls einen Geschäftsfreund besitzt, der ihm den Octanten aus Gefälligkeit für fünf Thaler, hundert Cigarren, sechs Flaschen Eau de Cologne und zwei Stangen Bartwichse abgenommen hat.

Auch sein Name wird notirt und den Schuldigen angekündigt, daß ihnen morgen früh bei der Musterung ihre Strafe bekannt gegeben werden wird.

Indessen ist es Mittag geworden und Bölting, sich in Gegenwart des ersten Officiers einer lakonischen Kürze befleißigend, beauftragt den Cadetten, den Capitän von diesem wichtigen Ereignisse in Kenntniß zu setzen und dessen geneigte Erlaubniß zum Mittagessen der Mannschaft einzuholen.

Diese wird ertheilt; die mit Pfeifen versehenen Unterofficiere stehen bereits fertig an den Luken, und mit dem letzten Glockenschlage ertönt das Signal zum Essen, jenes schrillende Sextett von drei langen Rollpfiffen, das wie eine galvanische Batterie alle zur Arbeit gehobenen Hände plötzlich lähmt und wie das ähnlich lautende Signal zum Grog nie mißverstanden wird.

Es ist gutes Wetter, und bis auf die Posten gehen alle Mann zum Essen. Die Leute sammeln sich an ihren Tischen, je zehn zu einem; Backsjungen laufen mit dem Eßgeschirr zur Küche, wo die Köche die großen Fleischgabeln und Suppenkellen schwingen und der Stabswachtmeister die Reihenfolge der Speisevertheilung anordnet. Die Küche oder Kombüse, wie sie an Bord heißt, befindet sich in der Batterie, und um in das Hängemattendeck zu gelangen, wo gegessen wird, muß eine Treppe passirt werden. Die Fregatte segelt seit einer Stunde in offenem Wasser und beginnt sich langsam hin- und herzuschaukeln. Außerdem ist die Treppe vom Morgen her noch naß und schlüpfrig. Die Backsjungen drängen sich auf ihr mit Näpfen voll heißer Grütze und unter ihnen auch einige neue, die die erste Reise machen und, wie es technisch heißt, noch keine Seebeine haben.

Jetzt holt die Fregatte nach Lee über. Ein Unglücklicher, der gerade die

Lukenschwelle überschreiten will, verliert das Gleichgewicht, der Grütznapf entgleitet seine Händen und ergießt seinen Inhalt über die Köpfe von einem halben Dutzend Backsjungen, während er selbst dem Napfe nachstürzt und in seinem Falle die besalbten Kameraden mit sich reißt. Die Grütze läuft in Strömen im Zwischendeck, die Schiffsjungen wälzen sich in ihr umher; einige mitbegossene Matrosen fluchen auf schreckliche Weise, und der Stabswachtmeister, den das Unglück überall hinführt, wo etwas verkehrt geht, entwirrt auf energische Weise dies gordische Knäuel unter dem schallenden Gelächter des ganzen Zwischendecks.

Während dem übernimmt Lieutenant Bohr von Bölting die Wache. Letzterer sieht den ersten Officier nicht mehr an Deck und übergibt sie ihm daher in seiner gewohnten höflichen Weise. Er ersucht Bohr, gewogentlichst West-Nord-West steuern lassen zu wollen, erlaubt sich ihm mitzutheilen, daß das Schiff sieben Knoten läuft und freut sich außerordentlich, ihm die Versicherung geben zu können, daß der Außenklüver und die Bramsegel stehen, drei Zoll Wasser bei der Pumpe, verschiedene Mitsegler in Sicht sind, und daß die Leute essen. Alsdann empfiehlt er sich mit einer liebenswürdigen Verbeugung und eilt in seine Kammer. Er hat die erste Tagwache, wenngleich mit Hindernissen, glücklich überstanden und macht vor seinem Rasirspiegel mit zufriedenem Sinne die Bemerkung, daß der Gebrauch eines bleiernen Kammes die Farbe seines Bartes wirklich schon verbessert hat. Wüßte er freilich, daß ihm in nächster Zeit eine viel schlimmere Nachtwache bevorstände, so würde er sich weniger behaglich fühlen.

Lieutenant Bohr, ein älterer und ein solcher Seemann, wie ihn die Matrosen mit dem Namen „Fixer Kerl", dem größten Lobspruch aus ihrem Munde, bezeichnen, lächelt gutmüthig seinem jungen Kameraden nach, ist aber kein Freund von vielen Worten, übernimmt deshalb die Wache nur mit einem kurzen „Danke".

Die Bewegungen des Schiffes werden etwas lebhafter, und allmählich erscheinen mit blassem Gesicht und weißer Nase verschiedene neue Schiffsjungen auf dem Deck. Es wird ihnen unten zu eng und vergebens suchen sie nach einem festen Punkte, da vor ihren Augen alles zu kreisen beginnt. Auch aus der Hinterluke tauchen die Gestalten verschiedener Badegäste auf, die noch nicht zur See gewesen, unter ihnen Dr. Salomo, trotz seines Unwohlseins lebhaft disputirend, obwohl ihm niemand antwortet. Er kommt ohne Mütze an Deck und wird von Bohr ersucht, dieselbe aufzusetzen, da niemand ohne Kopfbedeckung auf Sr. Maj. Hinterdeck erscheinen dürfe. Der kleine Doctor will protestiren, aber Bohr bedeutet ihm kurz, daß er als Wachhabender zwar für die Aufrechthaltung der Schiffsetikette zu sorgen, aber jedes außerdienstliche Gespräch zu meiden habe. Salomo fügt sich und holt die Mütze. Er will sich so eben durch einen neuen Disput mit seinen seekranken Begleitern entschädigen, doch er wird wiederum gestört.

„Meine Herren, ich muß dringend bitten, leiser zu sprechen", sagt Bohr; „es ist durchaus nicht gestattet, auf Sr. Maj. Hinterdeck so laut zu sein."

Zwar mäßigt der Doctor seine Stimme, kann aber nicht umhin, einige Bemerkungen über Schmälerung der allgemeinen Menschenrechte zu machen, die Bohr jedoch ignorirt. Den kranken Herren wird das Stehen schwer, und sie setzen sich deshalb auf eine Kanone. Aber nur einen Augenblick wird ihnen diese Erholung gegönnt.

„Ich muß Sie ersuchen, sich nie auf Sr. Maj. Hinterdeck hinzusetzen, am allerwenigsten aber auf eine Kanone", tönt die Stimme des Wachhabenden ihnen entgegen.

Alle drei erheben sich und wanken an die Luvseite, doch das Schicksal, überall Verstöße gegen die Schiffsetikette zu machen, verfolgt sie auch hier, und Lieutenant Bohr muß sie abermals darauf aufmerksam machen, daß die Luvseite nur für den Commandanten, den ersten und den wachhabenden Officier bestimmt ist, alle übrigen sich aber auf der Leeseite Sr. Maj. Hinterdeck aufzuhalten haben. Verzweiflungsvoll begeben sich die überall vertriebenen Badegäste nach dem Lee Fallreep. Sie stehen schweigend neben einander, halten sich krampfhaft an einem Tau fest und starren zum Tode krank in die vorbeirauschenden Fluten, wobei sich unwillkürlich ihrem Gedächtnisse die Strophe des alten Liedes aufdrängt: „Ach wär' ich zu Hause geblieben, ich hätte was Bessers gethan."



Noch einige stampfende Bewegungen des Schiffes, und die Krisis tritt ein. Salomo beginnt; sei es Wirkung des schlechten Beispiels, sei es eigene Ueber-

zeugung, seine drei Begleiter folgen ihm sofort, und alle vier bieten jetzt das Bild eines aus ebenso viel Köpfen sprudelnden Springbrunnens.

Ich will den Leser mit der Beschreibung der Seekrankheit verschonen. Sie ist schrecklich, aber nicht gefährlich, und deshalb zeigen die sonst so gutherzigen Seeleute mit den daran Erkrankten kein Mitleid, ja sie machen sich sogar noch über die Unglücklichen lustig. Der Cadett Vogel gibt Dr. Salomo ein vorzügliches Gegenmittel an die Hand. Er räth ihm, ein Stückchen Speck an Bindfanden zu binden, es abwechselnd hinunter zu schlucken und wieder herauf zu holen, um die Kehle geschmeidig zu machen.

Vorn auf dem Deck sieht es nicht besser aus, die neuen Schiffsjungen und Seesoldaten drängen sich Kopf an Kopf über die Reiling und zollen dem Meere ihren Tribut. Einige Jungen wollen mit Gewalt wieder nach Hause und bitten den wachhabenden Officier unter Thränen, sie doch ans Land zu setzen. Andere liegen trotz der Nässe und Kälte in gänzlicher Apathie auf dem Verdeck und lassen in dumpfer Resignation die schlechten Witze ihrer Kameraden über sich ergehen.

So verfließt die Nachmittagswache. Um fünf Uhr ist Musterung an den Geschützen, deren Befestigungen nachgesehen werden. Der erste Officier macht dem Capitän Meldung darüber, und der Tambour schlägt ab.

Die Mannschaft bleibt jedoch in Gruppen vor dem Großmast stehen. Sie hat bemerkt, daß Capitän und erster Officier über das Wetter sprechen und ersterer auf eine in Westen aufsteigende Wolkenschicht zeigt. Eine derartige Unterhaltung nach der Geschützmusterung läßt die Leute auf ein Segelexercitium schließen und die Vermuthung wird zur Gewißheit, als Kurzspleiß die Commandobank besteigt.

„Alle Mann klar zum Segelbergen!“ tönt der Befehl; „Bramsegel fest, zwei Reffe in die Marssegel, entert auf!“

Ha, was für ein Gewühl und Drängen und Durcheinander entsteht plötzlich auf dem Deck! Die Bramsegel werden fortgenommen, die Marsraaen rasseln donnernd von oben, die Refftaljen werden ausgeholt, die Segelberger entern in den Wanten auf und verbreiten sich auf den Raaen. In drei Minuten sind die Bramsegel festgemacht, die Marssegel gerefft und wieder gesetzt und die bekannten Rollpfiffe mit dem sogenannten Schnepper daran rufen zum Grog, den der Capitän sowohl als Anerkennung für die schnelle Ausführung des Manövers als auch in Rücksicht auf die bevorstehende Novembernacht austheilen läßt.

Um sechs Uhr ist Abendbrot, unveränderlich aus gesüßtem Thee und Butterbrot bestehend, nur werden die Rationen wegen der vielen Seekranken heute größer und die Butter wird fetter als gewöhnlich aufgestrichen.

Um acht Uhr wird die neue Wache gepfiffen, und die andere Hälfte der Mannschaft bekommt Hängematten. Das Uhrwerk des Schifftages ist abgelaufen. Das Schiff zieht einen glühenden Streifen durch die dunklen Fluten, die Nacht lagert auf dem Meere und der erste Tag in See ist beendet.



Nacht und Nebel.



Es sind mehrere Tage vergangen. Der anfangs günstige Wind ist umgeschlagen und das Schiff lavirt mühsam vorwärts. Eine Winterreise in unsern Meeren ist schon für Seeleute keine angenehme Partie, geschweige denn für solche, die zum ersten Male auf der See sind, und unsere Badegäste haben in den wenigen Tagen mehr Kummer, Unbehaglichkeit und Qual erfahren, als am Lande in eben so viel Jahren Aber auch der erste Officier hat einen geheimen Kummer, der schon seit dem Abgange aus dem Hafen an seinem Herzen nagt und ihn in eine Aufregung versetzt, die man an dem sonst so ruhigen Manne gar nicht gewohnt ist. Freilich hat er auch genügenden Grund dafür, denn was kann es für einen ersten Officier Schlimmeres geben, als wenn sein Schiff nicht segelt, wie es von Gott und Rechtswegen soll und muß; wenn ein lumpiger Kauffahrteischuner an ihm vorbeikreuzt, wie das gestern Sr. M. Fregatte „Seestern" horribile dictu passirt ist! Vergebens sucht Kurzspleiß alle möglichen Mittel hervor, um die Segelkraft zu erhöhen. Er läßt die Masten bald nach hinten, bald nach vorn stagen, und zum großen Kummer der Matrosen den Eisenballast von einer Seite zur andern schleppen, als wäre dies nichts, während doch jedes Stück seine richtigen hundert Pfund Zollgewicht hat. Es hilft alles nichts, und das alter ego des ersten Officiers, der Oberbootsmann, der seit seinem Avancement nur noch hochdeutsch sprich, meint, die Geschichte sei zumtal (total) zum Verzweifeln; sonst hätte das Schiff

beicht (dicht) am Winde bei solcher Briese doch stets seine zehn Meilen gemacht, jetzt aber kaum sieben.

Freilich könnte Kurzspleiß leicht erfahren, weshalb das Schiff nicht segeln will, wenn er nur den alten Bootsmannsmaat Schramm fragen wollte, denselben alten Graukopf, der beim Verlassen des Hafens die Bemerkung über das Freitagssegeln murmelte. Der Freitag allein trägt die Schuld. Welcher vernünftige Seemann segelt aber auch an einem Freitag? Der ist ja fast eben so schlimm wie ein Montag, und der alte Schramm weiß tausende von Beispielen, daß dieser Tag den Schiffen nur Unglück gebracht.

An dem verhängnißvollen Freitag hat der tückische Unhold, der Klabautermann, die Macht, an Bord der in See gehenden Fahrzeuge zu kommen, und wo der sich einmal eingenistet, da — lebewohl guter Wind und glückliche Reise! Nebel, Regen, Windstillen und schlechtes Wetter sind seine steten Begleiter. Wer am 29. Februar in der Mitternachtsstunde eines neuen Jahrhunderts geboren ist, dem ist es vergönnt, den Kobold von Angesicht zu Angesicht zu schauen.

Wenn ein Unglück passirt oder ein Sturm im Anzuge ist, kauert er auf der Mittelwache von 12—1 Uhr unter dem Bugspriet. Ein gräulicher Fischkopf sitzt ihm zwischen den spitzen Schultern, mit blutigem Rachen und langen gelben Zähnen, die er grinsend fletscht. Langes struppiges Haar sträubt sich um seinen Kopf, und die feurigen Augen drehen sich wie glühende Kohlen.

Schramm gehört zu diesen Bevorzugten, denen sowohl der Klabautermann als auch der fliegende Holländer zu Gesicht kommen, und er weiß schaurige Geschichten davon zu erzählen, für die er zwar unter seinen Kameraden auf der Wache eben so eifrige als gläubige Zuhörer findet, auf die aber weder der Oberbootsmann noch der erste Officier etwas geben wollen.

Es ist wieder Freitag geworden; Schramm hat vorige Nacht den Klabautermann gesehen und dieser hat ihm unheimlich zugenickt. Das bedeutet nichts Gutes und der alte Unterofficier geht düster schweigend bei dem Fallreep auf und ab.

Es ist Kurzspleiß nicht gelungen, den „Seestern" zum schnelleren Segeln zu bewegen, und auch er befindet sich in einer höchst unangenehmen Stimmung, welcher der Oberbootsmann bisweilen durch einen hochdeutschen Fluch Ausdruck geben zu müssen glaubt, wenn ihm ein Matrose in die Quere kommt oder seine Befehle nicht schnell und geschickt genug ausgeführt werden.

Dagegen scheint den Badegästen ein Trost zu erblühen. Der hartnäckige Westwind ist allmählich abgestorben, und es ist heute Neumond, der oft einen Witterungswechsel mit sich führt. Die Oberfläche der Wellen hat sich seit einer Stunde wie ein Spiegel geglättet, die Segel hängen todt an Masten und Stengen nieder und schlagen mit eintönigem Geräusch den Takt zu den wiegenden Bewegungen des Schiffes.

Auf so hohen Breiten sind Windstillen im Winter nicht gewöhnlich, und die Hoffnung auf baldigen guten Wind wächst bedeutend. Ihre Erfüllung läßt

auch nicht lange auf sich warten. Im Osten zeigt sich ein grauer Streifen am Horizont und breitet sich mit steigender Geschwindigkeit bis zum Zenith aus.

Das Wasser kräuselt sich leicht an einzelnen Stellen und bildet „Katzenpfoten", die sich bald zu größeren Strecken vereinigen. Noch ist „das kleine Zugchen" allerdings kaum durch ein Kältegefühl zu unterscheiden, das sich am benäßten und hochgehaltenen Finger äußert. Es kommt jedoch aus Osten und die Raaen werden in das Kreuz gebrasst, um beim Eintritt stärkerer Briese das Schiff sogleich drehen und auf einen westlichen Curs bringen zu können.

Die Briese wächst allmählich, das Schlagen der Segel gegen Masten und Stengen hört auf, die gegen den Wind gestellten Vordersegel bringen mit Hilfe des Steuerruders das Schiff herum und bald gleitet es leichtfüßig durch die Wogen, getrieben von den rund vollstehenden Segeln, die sich im Scheine der Abendsonne in schneeiger Weiße an den Raaen blähen.

Die lichtgrünen durchsichtigen Wellen krönen sich nach und nach mit weißem Schaum, der wie blendender Perlenschmuck ihre Häupter bekränzt; doch sie rauschen und eilen vergebens, sie holen die flüchtige Fregatte nicht ein, die blitzschnell dem Ocean und seinen Azurfluten zustrebt.

Gegen Abend läuft der „Seestern" bereits 10 Knoten. Das Gesicht des ersten Officiers hellt sich etwas auf, der Oberbootsmann ladet den Zimmermann und Feuerwerker in seine Kammer zu einem Glase „G r o c k" und die allmählich von der Seekrankheit genesenden Badegäste freuen sich der schönen Fahrt, die sie mit schnellen Schritten dem wärmeren Klima entgegenführt. Ja, Dr. Salomo wird sogar so übermüthig, daß er beim Gehen auf Augenblicke die Hände in die Tasche steckt. Er ist nicht wenig stolz auf seine körperliche Gewandtheit und wirft triumphirende Blicke auf die weniger geschickten Kameraden, die noch immer mit ausgestreckten Armen gehen und bei jeder heftigeren Bewegung des Schiffes eiligst nach einem festen Halt suchen.

Ueberall hat aber der günstige Wind freundliche Gesichter gemacht. Nur der alte Schramm schüttelt bedeutsam den Kopf über den Freitagswind und meint, daß unmöglich etwas Gutes dabei herauskommen könne.

Gegen 10 Uhr abends meldet der Posten auf der Fockraa ein Feuer voraus, das auch bald von Deck gesehen und als das Feuerschiff von G a l l o p e r, einer vor dem englischen Kanale liegenden gefährlichen Sandbank erkannt wird.

Bis dahin ist das Wetter schön gewesen, der Himmel fast wolkenlos, die Luft klar und durchsichtig, und das Sternenzelt entfaltet seine Pracht. Plötzlich aber tritt eine Aenderung ein; der Wind wird schwächer und es erhebt sich vor der Fregatte eine weiße Nebelbank. Das Feuer des Galloper verschwindet, die freundlichen Sterne verhüllt ein dichter Schleier und der ohnehin schon durch die Nacht sehr beschränkte Gesichtskreis erstreckt sich jetzt nur auf wenige hundert Schritte.

Mag es wehen und stürmen, mögen die Wellen donnernd über dem Schiffe zusammenbrechen, mögen Klippen und Untiefen den Pfad versperren und unsicher

machen — gebt dem Seemann Licht, das Licht der Sonne oder des Mondes, und er führt euch sicher durch Sturm und See, durch das Labyrinth der Felsen und Bänke an den Ort eurer Bestimmung. Doch Nacht und Nebel sind seine bösen Dämonen. Vergebens starrt das forschende Auge umher; kein dunkler Streifen am Horizont läßt die Nähe der Küste, keine Verfärbung des Wassers die Gegenwart heimtückisch lauernder Gefahren vermuthen. Ueberall jenes gleichmäßige schauerliche Dunkel, das zugleich in die Seele dringt und auch sie mit der Nacht der Verzweiflung erfüllt!

An Bord des „Seestern" werden alle Maßregeln getroffen, die bei solchem Wetter und besonders in einem so engen Fahrwasser erforderlich sind, wo tausende von Schiffen sich auf ihren Wegen kreuzen und man schon bei hellem Tage die größte Vorsicht anwenden muß, um nicht gegen einander zu segeln

Zwei Posten auf der Back und der Hornist der Seesoldaten blasen auf Nebelsignalhörnern, die sich zu diesem Zwecke an Bord eines jeden Schiffes befinden, der Tambour rührt in Zwischenräumen die Trommel und von fünf zu fünf Minuten wird ein Kanonenschuß gelöst, denn das Gehör ertheilt jetzt die einzige Warnung vor der Gefahr. Die Wachmannschaft steht fertig zum Manövriren, um dem Schiffe in dringenden Fällen schnell eine andere Richtung zu geben, und hunderte von Augen suchen die dunkle Wand zu durchdringen, die den „Seestern" umlagert.

In den Pausen erschallen bei dem schwachen Winde aus den verschiedenen Himmelsgegenden, bald näher bald ferner, ähnliche Warnungstöne des Hornes oder der Trommel. Bisweilen gleitet in unmittelbarer Nähe ein Schiff wie ein gespenstiger Schatten vorüber, dessen Formen der Nebel zu riesenhaften Phantomen vergrößert und die der Phantasie der Matrosen neuen Stoff zu abenteuerlichen Erzählungen geben. Ja oft unterscheidet man in der bei Nebel so hellhörigen Nacht Stimmen und Worte, die unheimlich über das Wasser klingen, wie Töne aus einer andern Welt, weil es nicht gelingt, das Schiff zu entdecken, dem sie angehören.

Der fast ganz gefallne Wind hebt sich jetzt plötzlich wieder, und die Fregatte fliegt förmlich durch das Wasser trotz der verkleinerten Segel; doch auch die Gefahr wird dadurch bedeutend vergrößert. Mehr um dem eigenen Bewußtsein zu genügen, als daß man sich wirklichen Nutzen davon verspricht, werden die Posten und Ausgucke verdoppelt; der Capitän, der noch keinen Augenblick das Deck verlassen, läßt ununterbrochen sein Nachtglas durch das Dunkel schweifen, und Jedermann an Bord strengt die Augen auf das äußerste an, als gälte es eine Krone damit zu gewinnen.

„Feuer voraus!" schallt es plötzlich aus hundert Kehlen zugleich.

„Halt ab, halt ab, es ist ein Schiff!" im Tone der höchsten Angst hervorgestoßen, folgt unmittelbar dem Rufe.

„Auf mit dem Ruder, hart auf! um Gottes willen!" befiehlt der Capitän und springt selbst zum Steuerrade, um es schneller drehen zu helfen.

Vergebens! es ist zu spät. Ein furchtbares Krachen erfolgt; der „Seestern“ erzittert in den innersten Fugen und scheint einen Augenblick an den Ort gebannt durch Schrecken vor einem entsetzlichen Unglück.

Ein Schrei des Todes und der Verzweiflung ringt sich aus den Wassern und verhallt ersterbend im Rauschen des Windes und der Wogen. Dann ist alles wieder still.

Die Fregatte stürmt fort in unaufhaltsamer Fahrt, als werde sie von Dämonen gejagt, und die Mannschaft steht starr vor Schrecken und der Sprache beraubt.

Ein Fahrzeug ist übersegelt! Gott erbarme sich der Aermsten, eine Rettung ist nicht möglich in einer solchen Nacht.

„Peilt die Pumpen!“ unterbricht das Commando des Capitäns die Todtenstille auf dem Deck, und jeder lauscht in angstvollem Harren der kommenden Antwort.

„Ein Zoll Wasser bei der Pumpe!“ rapportirt mit lauter Stimme der Zimmermann. Gott sei Dank, die Fregatte ist unbeschädigt. Die Freiwache, welche durch den Zusammenstoß geweckt und auf das Deck gestürzt ist, begibt sich langsam wieder hinunter und alle bedauern theilnehmend die Unglücklichen, die sich auf dem fremden Schiffe befunden haben.

Als ob die Elemente nur auf ein Opfer gewartet, das ihren Zorn beschwichtigte, läßt gleich nach dem furchtbaren Vorfalle der Wind nach, der Nebel verschwindet, und der Sternenhimmel blickt klar und leuchtend auf die schnell beruhigte Meeresfläche nieder. Bei der Sichtigkeit der Luft ist es nicht mehr schwer, auf weite Entfernung die Positionslaternen der Gegensegler zu erkennen und je nach ihrer Farbe, grün oder roth, zu wissen, über welchem Bug sie liegen. Damit ist alle Gefahr beseitigt und die gewöhnlichen Posten genügen, um das Schiff gegen fernere Collisionen zu sichern.

Die Wachmannschaft sitzt in Lee vor den Booten und an der Luvseite mittschiffs gehen die Bootsmannsmaaten leise sprechend auf und ab.

„Ja! ja! ich wußte es wohl“, sagt Schramm zu seinem Kameraden Leberecht, „der Klabautermann wollte sein Opfer haben. Freitagsegeln bringt nimmer etwas Gutes. Ihr sollt einmal sehen, was für Unglück wir noch erleben, und hätte ich ahnen können, daß unser Capitän an einem Freitag ausgehen würde, ich wäre lieber desertirt, als mit gegangen. Ich bin nur noch einmal in meinem Leben an diesem Tage gesegelt, aber die Folgen waren so furchtbar, daß mich noch heute schaudert, wenn ich daran denke.“

„Das mußt Du erzählen, Schramm“, drängen Leberecht und die übrigen Unterofficiere, die sich der Gruppe angeschlossen haben.

Der Alte, welcher gern ein Garn spinnt, läßt sich nicht lange nöthigen.

„Es war im Jahre 1820“, beginnt er, „als ich mich an Bord eines schönen Ostindienfahrers in Holland einschiffte. Ich war kurz vorher mit einer holländischen Kriegsbrigg von Westindien zurückgekommen und wollte eigentlich wieder

nach Hause, weil mir der holländische Kriegsschiffsdienst gar nicht gefiel, aber Ihr wißt wohl, wie es einem geht, wenn man ein junger Kerl ist; das Geld fliegt fort und so mußte ich schon wieder an Bord."

„Es war ein schönes Fahrzeug, eben von Stapel gelaufen und gehörte dem Capitän. Letzterem sah man auf den ersten Blick den tüchtigen Seemann an; gegen die Mannschaft war er gut, verstand aber auch, sie in Ordnung zu halten; dabei gab es vortreffliches Essen und hohe Gage — was konnte mir also weiter fehlen?

„Nur die Mannschaft selbst wollte mir nicht recht gefallen. Es war wildes zusammengelaufenes Volk aus aller Herren Länder, das sich aus Gott und der Welt nichts machte und den ganzen Tag lästerte und fluchte. Anfänglich kehrte ich mich nicht daran und dachte: mit den Wölfen muß man heulen; ich wunderte mich jedoch, daß auf einem so schönen Schiffe sich kein ordentlicher Matrose verheuert hatte.

„Hätte ich freilich den Grund gewußt, so würde ich keinen Fuß auf das Fahrzeug gesetzt haben, aber als ich die näheren Umstände erfuhr, war es zu spät, ich konnte nicht mehr fort und mußte die Reise mitmachen.

„Der Capitän war nämlich bei allen seinen guten Eigenschaften ein sogenannter Freigeist, sprach verächtlich von dem seemännischen „Aberglauben", lachte über die Furcht vor dem Freitagsegeln, nannte den Klabautermann und den Kraken Ammenmährchen und den fliegenden Holländer unsinniges Geschwätz. Ja, denkt nur! Um, wie er sagte, dem Aberglauben so recht auf den Kopf zu treten, hatte er sein Schiff nicht nur „Freitag" getauft, sondern auch an einem Freitag es vom Stapel laufen lassen.

„Das Allerschlimmste kam aber noch. Wir segelten Mittwoch in der Osterwoche aus Vlissingen. Das Schiff war seeklar, der Wind gut, aber wir gingen nicht etwa in See — nein, der Capitän legte sich ruhig auf der Schelde vor Anker und wartete bis Charfreitag Morgen, dann erst lief er in die Nordsee aus.

„Ja, er rühmte sich auch noch damit und sagte, er wolle es dem fliegenden Holländer nachmachen, hoffe aber weiter, als bis zum Cap der Guten Hoffnung zu kommen.

„Ich stand grade am Steuerruder, als er dies den Steuerleuten auf dem Hinterdeck erzählte, und sie lachten darüber, mir aber lief es eiskalt über den Rücken. Von dem Augenblicke an wußte ich, daß ich mich auf einem Unglücksschiffe befand und konnte keine Stunde mehr froh werden. Von meinen gottlosen Kameraden zog ich mich ganz zurück, und meine einzige Freude war, den zehnjährigen Sohn des Capitäns in seemännischen Fertigkeiten zu unterrichten. Der hübsche, muntere Knabe schloß sich eng an mich an, und da auch sein Vater mich wohl leiden mochte, war ich in meinen Freistunden fast immer um ihn. Ein großer Neufundländer Hund war der dritte in unserem Bunde. Er war

mit dem Knaben aufgewachsen, sein treuer Spielkamerad und wich fast nie von seiner Seite.

„Anfangs hatten wir eine gute Reise, wie ich sie nie wieder erlebt habe, stets das prachtvollste Wetter und günstigen Wind. Wir brauchten nie die Bramsegel zu bergen, geschweige denn ein Reff einzustecken. Nach sechs Wochen hatten wir bereits die Höhe des Caps erreicht, und fast schien es, als ob der Capitän Recht haben sollte.

„Eines Mittags jedoch — es war gerade wieder Freitag — änderte sich plötzlich das Wetter. Der klare Himmel bezog sich mit einem gleichmäßigen Grau, durch welches die Sonnenscheibe bleich und strahlenlos blickte, und in Südwest kam eine drohende dunkle Bank mit messerscharfen Rändern langsam am Horizonte auf, von der sich einzelne schwarze Flocken ablösten und mit Blitzesschnelle über die graue Wolkendecke jagten.

„Die See wurde unruhig und brach hohl und dumpf rauschend zusammen; die Captauben flatterten ängstlich und in dichten Scharen über unseren Köpfen, und die Sturmvögel kreischten, daß es uns durch Mark und Bein ging.

„Jeder von uns sah, daß schlecht Wetter im Anzuge war, und der Capitän ließ auch, obwohl es noch gar nicht schwer wehte, alle Leinwand bis auf die Sturmsegel fortnehmen.

„Nun war ja ein Sturm nichts so Besonderes; unsereiner macht hunderte durch, ohne sich viel darum zu kümmern, und namentlich wir, mit einem neuen, festen Schiff unter den Füßen und freiem Wasser unter Lee, brauchten uns nicht daran zu kehren — aber an jenem Tage war es so anders, und jeder fühlte, daß etwas Schlimmes in der Luft lag. Die Bank zog sehr langsam herauf, aber während sie wie eine starre Mauer dazustehen schien, zuckte und bebte es in ihren weißgrauen Rändern, und ein Schein, wie schwaches Wetterleuchten, flammte hinter ihnen auf. Dabei hörten wir plötzlich ein seltsames Geräusch. Es war nicht das Rauschen der See und auch nicht der Wind im Takelwerk, nein, hoch oben in den Lüften tobte es so unheimlich, anfänglich in weiter Ferne, wie grollender Donner, und dann näher und näher, wie das Getöse einer Schlacht. O wie schaurig das war! Niemand von uns hatte je etwas Aehnliches erlebt. Und nun kam die Nacht dazu, so dunkel und so schwarz. Die See brach brüllend zusammen, und ihre Kämme schäumten in grünlichem Lichte. Allmählich wuchs auch der Wind, und das Schiff ächzte und stöhnte unter seinem Drucke, als ob es Leben hätte.

„Ich hatte Freiwache, aber an Schlaf war nicht zu denken Es trieb mich mit Gewalt nach oben und dort fand ich auch schon die ganze Mannschaft. Aber heute hörte man kein Lästern und Fluchen. Schweigend hielten sie sich an der Verschanzung fest und blickten in die Nacht hinaus. Eine innere Angst sprach aus ihren Gesichtern, und sie waren todtenbleich. Ich glaube, es packte sie plötzlich, daß es wieder Freitag war, und das Tosen in der Luft rüttelte an ihren ungläubigen Herzen.

„Mir selbst lag es schwer auf der Seele wie die Ahnung eines entsetzlichen Unglücks. Der Capitän war einen Augenblick in die Cajüte gegangen, um nach der Karte zu sehen; ich folgte ihm, denn mich ergriff auf einmal eine schreckliche Angst wegen des Knaben, den ich nicht auf dem Deck sah. Doch dieser lag schlummernd auf seinem Bett, treu bewacht von dem Hunde, der aufmerksam die klugen Augen auf ihn gerichtet hielt. Die friedlichen Athemzüge des Kindes beschwichtigten meine Angst, schon wollte ich die Kammer wieder verlassen — da ertönte an Deck plötzlich ein gellender Schrei. Der Capitän stürzte an mir vorbei nach oben; der Knabe erwachte und verlangte nach seinem Vater. Ich brachte ihn hinauf, aber mein Blut erstarrte in den Adern, als ich das Deck betrat, es war nicht mehr Nacht, sondern heller Tag. Der gelbe Schein über den Rändern der Bank flammte wie eine Feuersbrunst und erleuchtete Schiff und See. Das Getöse in den Lüften war furchtbar, als ob hundert Gewitter ihre Donner entlüden, und aus der schwarzen Bank zuckten und sprühten dunkelrothe Blitze. Dabei heulte der Sturm im Takelwerk und die See zischte brausend auf.

„Doch das war es nicht, was jenen gellenden Angstschrei der Mannschaft erpreßte und uns alle in jähem Schrecken gebannt hielt — nein, dort, dort in der



Bank war es, das bleiche Gespenst, das uns das Blut aus dem Herzen trieb. Dort kam es her über das Wasser, wie von unsichtbarer Macht getrieben; in

geisterhaftem Lichte glühte Segel und Rumpf, an den Spitzen der Masten und Raaen hüpften die bläulichen Flammen der Elmsfeuer — nein, das war kein Schiff, das war der fliegende Holländer, der auf uns zustürmte, um Rache zu nehmen für das Segeln am Charfreitag, für das Fluchen und Lästern der gottlosen Mannschaft, für den Unglauben und Spott des Capitäns.

„Immer näher kam das Geisterschiff, immer höher und riesiger wuchsen seine Formen. Wie auch der Sturm brüllte und die See sich thürmte, sie vermochten ihm nichts anzuhaben; mit vollen Segeln zog es daher, ohne daß die Masten brachen, sein dunkler Rumpf glitt über die schäumenden Wogen, ohne daß es schwankte. Jetzt flog es an uns vorüber, ganz nahe — wir sahen alles genau. Das Deck war leer, kein Mensch auf ihm, aber oben auf dem Halbdeck, da stand eine Gestalt. Deutlich konnten wir die Züge unterscheiden, das Haar flatterte im Sturme, und drohend war der Arm gegen uns erhoben. Das war er, der fliegende Holländer, der alte van Straten, der am Charfreitag gesegelt war, der geschworen, das Cap zu umsegeln, sollten auch Himmel und Hölle gegen ihn sein, und der dafür in Ewigkeit kreuzen muß. Wehe dem Schiffe, dem er erscheint, es ist unrettbar dem Untergange geweiht! Ich konnte den furchtbaren Anblick nicht länger ertragen; ich fiel auf die Knie und betete. Ich wußte, daß wir verloren waren; ich betete auch nicht für mich, aber für den unschuldigen Knaben — da ertönte plötzlich ein Krachen, als ob der Erdball sich spaltete, Millionen Blitze flammten am Himmel auf — dann war es auf einmal Nacht, das Geisterschiff war verschwunden, das Getöse in der Luft hatte aufgehört, der Sturm schwieg, und es herrschte einen Augenblick grausige Stille, aber jetzt brannten die Elmsfeuer auf unsern Raaen und Masten — das waren die Todtenfackeln. Und wie sie so schaurig tanzten und flackerten, da schlug der Donner einer brechenden Sturzsee an unser Ohr — das war das Grabgeläute! Langsam wälzte sie sich heran; ihr schäumender Kamm glühte wie ein Feuermeer — jetzt hatte er das Schiff erreicht, brüllend rollte er darüber hin und begrub es unter seinem kochenden Gischt.

„Als ich wieder zur Besinnung kam“, fährt der Erzähler nach einer Pause fort, während der er sich die Schweißtropfen von der Stirn wischt, „glaubte ich einen schweren Traum geträumt zu haben. Es war lichter Tag, die Sonne schien hell und klar vom Himmel herab, und das Schiff wiegte sich leise auf den Wogen.

„Als ich jedoch den ersten Blick um mich warf, da wußte ich auch, daß alles, alles furchtbare Wahrheit gewesen war. Ich befand mich noch auf dem „Freitag“, aber wie sah er aus? Die Masten waren gebrochen, Boote und Verschanzung fortgeschlagen, das schöne Schiff ein totales Wrack. Mich hatte die Sturzsee durch die Thüre des Halbdecks geschleudert, dadurch war ich gerettet. Ich hatte sechs bis acht Stunden ohne Besinnung gelegen, war jedoch sonst ohne ernstlichen Schaden davongekommen.

„Von der übrigen Besatzung war niemand da, die See hatte alle mitge-

nommen in ihre dunkle Tiefe. Ich war allein übrig geblieben, allein gerettet, aber freilich nur, um eines langsameren und qualvolleren Todes zu sterben. Das Schiff befand sich in sinkendem Zustande, im Raum hörte ich bereits das eindringende Wasser hin- und herrauschen; nur noch wenige Stunden konnte es sich flott halten, dann wurde auch ich mit ihm im Meere begraben.

„Verzweiflung ergriff meine Seele; ich hatte keine Kraft mehr, zu beten, wie in der vorigen Nacht; schon wollte ich durch einen Sprung über Bord meinen Leiden ein Ende machen, da fühlte ich mich plötzlich von hinten berührt. Erschreckt sah ich mich um, — es war der Hund, der seine klugen Augen bittend auf mich gerichtet hielt. Eine freudige Ahnung durchzog mein Herz, und die Verzweiflung verschwand. Ein leises Wimmern an der andern Seite des Halbdecks ließ sich hören. Der Hund lief schleunigst dorthin, und als ich ihm nacheilte, fand ich meine Ahnung bestätigt. Dort lag mein armer Wilhelm, der Sohn des Capitäns, mit blutendem Haupte und so eben aus seiner Betäubung erwacht. Wie er dorthin gekommen, wußte er nicht; als er zu sich kam, saß sein treuer Hund neben ihm und leckte zärtlich sein Gesicht. Wahrscheinlich war dieser auch sein Retter gewesen, doch das Wie blieb ein Räthsel. Als die Sturzsee heranrollte hielt er seinen Vater umklammert, dann waren ihm die Sinne geschwunden.

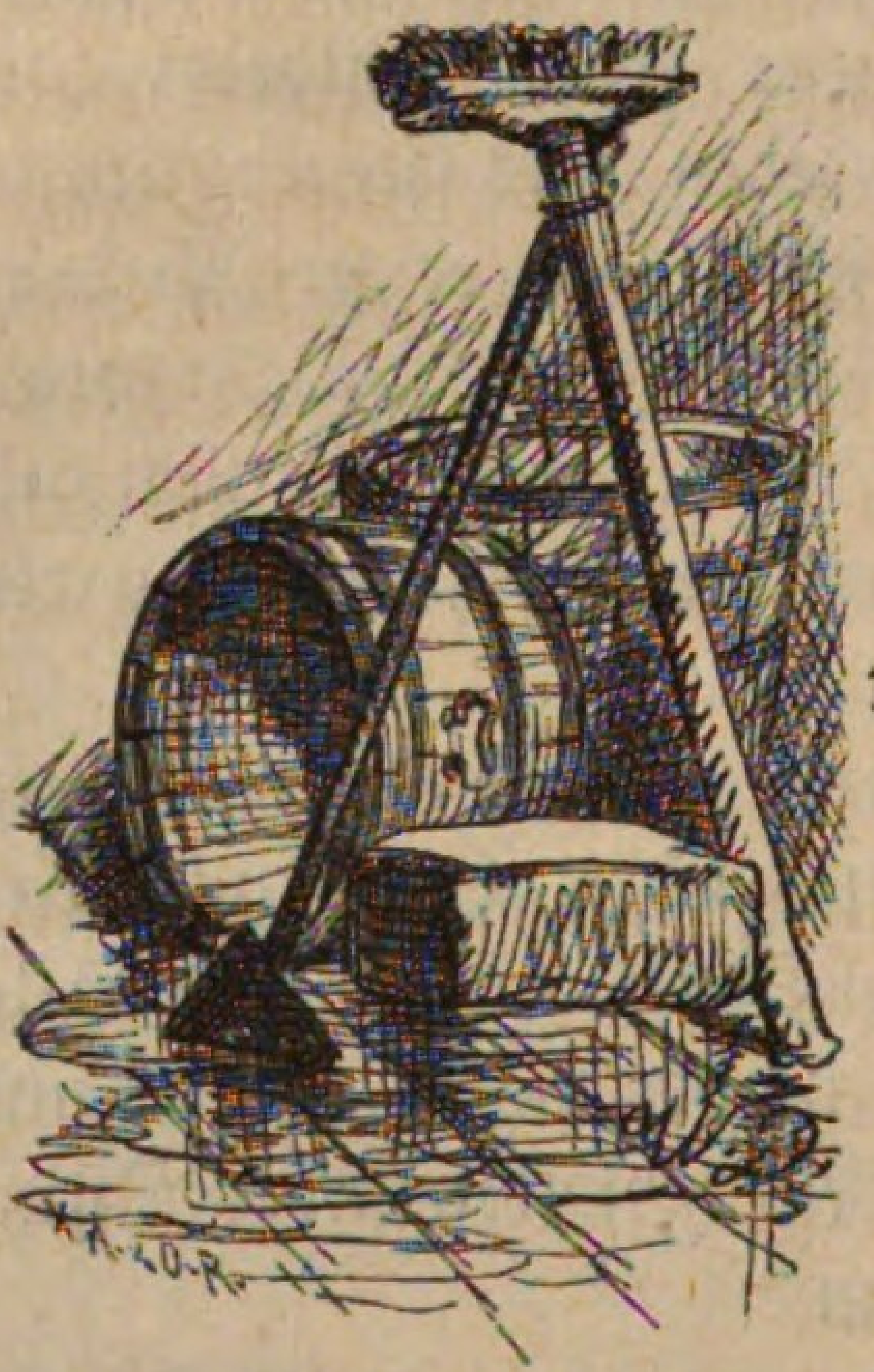
„Mir gab jedoch diese wunderbare Rettung mein volles Gottvertrauen wieder. Als ich den Knaben verbunden auf sein Bett gelegt hatte und das Deck betrat, da überraschte es mich nicht, als ich ein Schiff mit vollen Segeln auf uns zukommen sah. Ich wußte, daß mein Gebet in der Nacht erhört, und daß uns Hilfe nahe war. Ein Boot holte uns ab, ein heimkehrender Ostindienfahrer nahm uns auf das menschenfreundlichste auf.

„Als wir an Bord des fremden Schiffes waren und noch einen Blick nach dem „Freitag" warfen, da öffnete sich die Tiefe unter ihm, und die Fluten schlugen über den Stumpfen der gebrochenen Masten zusammen. Der fliegende Holländer hatte sein Opfer erhalten."

„Und was wurde aus dem kleinen Wilhelm?" fragte Lebrecht.

„Ich brachte ihn nach Holland zu seinen Verwandten. Er ist ein tüchtiger Seemann geworden und fährt jetzt sein eigenes Schiff, das er zum Andenken an seinen treuen Hund „Pluto" getauft hat. Er fährt sehr glücklich und hat wohl schon zwanzig Mal ohne Unfall das Cap passirt. Aber er ist auch kein Freigeist, wie sein unglücklicher Vater, und segelt nie an einem Freitag."

Ein Sonnabend an Bord.



Am andern Morgen ist das prachtvollste Wetter. Die Sonne entsteigt in strahlendem Glanze dem Meere und in der Ferne schimmern die weißen Kreidefelsen der englischen Südküste, die durch die Strahlenbrechung hoch über dem Wasserspiegel zu schweben scheint. Der Ostwind ist steif eingesetzt und der „Seestern" fliegt fast geräuschlos durch die kaum bewegten Fluten des englischen Kanals.

Der erste Officier sieht äußerst vergnügt aus und der Wiederschein dieser Stimmung spiegelt sich mit doppelter Reflexion auf dem wettergebräunten Gesichte des Bootsmanns ab. Merkwürdiger Weise erblickt man aber sonst überall nur höchst verdrießliche Mienen, namentlich befinden sich die Badegäste in einer höchst ungemüthlichen Unruhe und wandern wie „ewige Juden" rastlos von einem Punkte des Schiffes zum andern.

Willst du, lieber Leser, den Grund dieses Gegensatzes wissen? Es ist heute Sonnabend, und das ist für Jedermann an Bord, mit Ausnahme des ersten Officiers und des Bootsmanns, ein Schreckenstag, namentlich aber, wenn die See ruhig und das Wetter schön ist. Die an Bord von Kriegsschiffen herrschende Reinlichkeit ist bekannt; sie ist so scrupulös, daß das Auge des Landbewohners vergeblich nach einem Schmutzflecken oder auch nur nach einem Staubkörnchen sucht, aber dafür sieht das Auge eines ersten Officiers desto mehr, und weil zweihundert Menschen (eine Wache) nicht ausreichen zu sechs verschiedenen Malen in der Woche, d. h. jeden Morgen vier Stunden lang, jene imaginären Flecken und Fleckchen fortzuscheuern, zu waschen, zu schaben

und zu putzen, so wird auch noch der siebente Tag, der Sonnabend, zu Hilfe genommen.

Sonst hat die um 4 Uhr aufkommende Wache doch noch ein Stündchen Zeit, ehe der stereotype Befehl „Deckwaschen" vom Hinterdeck erschallt. Man druselt noch ein bischen ein, träumt von der Heimat oder raucht heimlich ein Pfeifchen, der wachhabende Officier trinkt eine erwärmende Tasse Kaffee und der Cadett des Vorderdecks schlummert ungesehen und ungestört ein Weilchen in einer geschützten Ecke des Bugs, aber heute am Sonnabend ist das alles vorbei. Da verwandelt sich das sanfte „Deckwaschen" in das barsche „Deckscheuern", da erscheinen erster Officier und Bootsmann schon um 4 Uhr gestiefelt und gespornt an Deck und verkümmern einem jeden die Annehmlichkeiten der ersten Dämmerstunde. Es gibt weder Träumen, noch Pfeife, noch Kaffee; bei Laternenschein geht die Geschichte schon los, und zehn Minuten nach 4 liegen zweihundert Menschen auf den Knieen und scheuern mit Sand und großen viereckigen Steinen die verschiedenen Decke. Anfangs geht alles ziemlich, nur schläfrig, und im Schatten der Kanonen werden einige Kernflüche und Verwünschungen hörbar: die energischen Ermahnungen des Bootsmanns, die sich in steigender Progression nach unten fortpflanzen, bringen jedoch bald Leben in die Arbeit. Die Arme der scheuernden Matrosen fallen allmählich in Takt, ein lustiger Bursche intonirt, und bald bewegen sich die Steine mit Gleichmäßigkeit nach den Tönen des berühmten Scheuerliedes, dessen jede Strophe mit dem Refrain schließt:

„Nur Muth gefaßt, bald geht's ans Land,
Dann fort zum Teufel mit Steinen und Sand."

Unter dem Batteriedeck befinden sich die Kammern der Officiere. Es gehört schon etwas dazu, durch das Knirschen von hundert Steinen unmittelbar über seinem Kopfe nicht zu erwachen und man muß lange das Seeleben gewohnt sein, um dabei ruhig weiterzuschlafen. Es ist deshalb nicht zu verwundern, wenn auch Dr. Salomo, der noch kaum die Seekrankheit verwunden, aus seinem Schlummer dadurch aufgeschreckt wird. In Unruhe, was das donnernde Geräusch bedeutet, schraubt er das über seinem Bette befindliche Deckglas aus, um besser zu hören, was über ihm vorgeht. Armer Doctor! Vogel führt in der Batterie beim Scheuern die Aufsicht; er sieht das Aufdrehen des Glases und hat nichts Eiligeres zu thun, als drei Eimer Wasser an die Stelle beordern zu lassen. In dem Augenblicke, als das Glas ausgeschraubt ist, strömt der salzige Inhalt der ausgegossenen Eimer durch das Loch über den Körper und in das Bett des unglücklichen Lauschers. Ein dumpfer Schrei des Entsetzens tönt von unten herauf, die Officierkammern öffnen sich eiligst, schließen sich aber eben so schnell wieder unter dem Lachen ihrer Inhaber, als sie den triefenden und vor Frost klappernden Doctor in der Messe sehen und Vogels Stimme durch die Oeffnung des Glases herunterschallt: „Herr Doctor, machen

Sie gefälligst Ihr Glas zu, hier oben wird Deck gescheuert!" Der Aermste! Nicht allein naß und eisig, sondern obendrein noch ausgelacht!

Das durch dieses Intermezzo unterbrochene Knirschen der Steine beginnt von neuem; nach dem Frühstück betheiligen sich auch die 200 Mann der andern Wache und nicht der entfernteste Winkel des ganzen Schiffes wird verschont. Ueberall Wasser, Sand, Seife, Soda, Besen, Bürsten, Schwabber und Lappen! Der Reinigungsteufel ist in die ganze Gesellschaft gefahren, der „Seestern" schwimmt oben und unten in Wasser, nirgends ein trockner Fleck, auf dem ein Lackstiefel ungefährdet ausruhen könnte. Unbehaglichkeit in höchster Potenz — dein Name ist: „Ein Sonnabend an Bord!"

Endlich gegen zehn Uhr, nach sechsstündiger Arbeit von 800 Händen, ist das Scheuern und Waschen beendet. Die Decke sind aufgetrocknet, und um 11 ½ Uhr hat auch das Putzen und Schaben aufgehört. Die Badegäste schöpfen wieder Luft und Dr. Salomo, der sich von dem Schrecken seines eisigen Bades erholt, erfreut sich mit seinen Gefährten der endlichen Ruhe und des schönen Wetters an Deck, des Anblickes der fremden Küste und der hunderte von Schiffen, die das Fahrwasser beleben, und gibt seinen Empfindungen in beredten Worten Ausdruck.

Auch der erste Officier freut sich, wenngleich über andere Sachen. Sein alter „Seestern" hat auf einmal seine Schnelligkeit wiedergewonnen und läßt alle Mitsegler hinter sich. Aber auch das Aussehen seines Schiffes macht ihm Freude. Nachdem er seit 4 Uhr unablässig auf den Füßen gewesen, in sämmtlichen Ecken und Winkeln umhergekrochen, unzählige Male die verschiedenen Treppen auf- und abgestiegen ist und durch das häufige Auffinden unsichtbarer Schmutzflecke Officiere, Cadetten und Unterofficiere in die gehörige Sonnabendverzweiflung gebracht hat, befindet sich die Fregatte gegen Mittag endlich in bester Ordnung. Seit der Indienststellung sieht sie heute seiner Meinung nach zum ersten Mal „kriegsschiffsmäßig" aus und mit Wohlgefallen ruht sein Auge auf dem schmucken Fahrzeuge, für das er allein trachtet und lebt. Schmunzelnd läßt er seine Blicke über die schlanke Bemastung schweifen, deren Stengen auf der Morgenwache blank geschrapt und geölt sind — da zieht plötzlich eine Wolke über seine Stirn.

„Bootsmann!" ruft er und beginnt mit beschleunigtem Schritt das Hinterdeck zu messen.

Der Bootsmann kommt eilig, legt sein Gesicht in die betreffenden Falten und fragt nach seinem Befehle.

„Weshalb ist die Großoberbramstenge nicht geschmiert?" lautet die von einem Stirnrunzeln begleitete Frage.

Der Angeredete sieht nach oben und bemerkt gleichfalls das schreckliche Versehen, das den Zorn des ersten Officiers heraufbeschworen hat.

„Ich habe Heinrich Tiedemann dazu hinaufgeschickt", erwidert er

entschuldigend; „bin aber durch das Ausbringen des neuen Klüverbaums abgehalten worden, wieder danach zu sehen.“

Der Klüverbaum ist nämlich bei dem nächtlichen Uebersegeln gebrochen und muß ersetzt werden, wobei allerdings der Bootsmann viel zu thun hat. Kurzspleiß läßt daher die Entschuldigung gelten und fragt: „Wer ist Heinrich Tiedemann?“ Der erste Officier kennt wohl die Leute nach den Nummern, jedoch noch nicht alle nach ihren Namen.

„Einer der neuen Jungen, Herr Capitänlieutenant.“

„Laßt ihn kommen!“

Der Schuldige wird herbeigeholt und erscheint mit vollem Munde kauend vor dem gestrengen Vorgesetzten. Es ist derselbe, der in Gedanken den Kalender änderte und den seine Großmutter vor dem Mastenklettern warnte.

„Warum hast Du die Großoberbramstenge nicht geschmiert, wie ich Dir befohlen?“ fragt ihn der Bootsmann mit dem doppelten Stirnrunzeln des ersten Officiers.

„Ich habe sie geschmiert“, antwortet Heinrich dreist.

„Was Junge, Du hast sie geschmiert? Sieh doch einmal nach oben, es sitzt ja kein Körnchen Fett daran.

„Da oben bin ich auch nicht gewesen“, sagt Heinrich ruhig, der mit den Augen der angegebenen Richtung folgt, „ich habe unten geschmiert.“

„Wo unten?“

„Im Hängemattendeck.“

„Im Hängemattendeck?“ forscht der Bootsmann, nichts Gutes ahnend weiter.

„Ja wohl.“

„Wer hat Dich dorthin geschickt?“

„Ein andrer Junge, den ich fragte, was die Oberbramstenge sei, da ich es nicht wußte.“

Bei näherer Nachfrage stellt sich heraus, daß Heinrich, wie dies an Bord so häufig geschieht, als Neuling absichtlich irregeführt ist und statt der Oberbramstenge mit großem Eifer den frischgescheuerten Fußboden in der Kammer des Bootsmanns eingeschmiert hat.

„Ah!“ ruft der letztere in komischer Wuth, „das ist zumtal zum Verzweifeln! Nun kann ich mir auch erklären, weshalb der Junge zum zweiten Male Fett verlangte, obwohl der Topf fast voll war.“

Da aus Heinrichs Mienen jedoch die unschuldigste Dummheit leuchtet, bestraft ihn Kurzspleiß, der ein Lächeln kaum unterdrücken kann, nur mit ein paar Tagen „schwarzer Liste.“ Zugleich bedeutet ihm der Bootsmann mit einem freundschaftlichen Armdrücken, bei dem Heinrich die Augen übergehen, wo die wahre Oberbramstenge ist, die er jetzt schmieren soll.

Er bewaffnet sich daher mit einem großen blechernen Fetttopf, halb gefüllt mit flüssiger Stengenschmiere und beginnt seine Wanderung nach oben.

Heinrich ist Philosoph und stellt gern Betrachtungen an. Bei der Mars (Mastkorb) angekommen, sieht er zwei Wege vor sich: das Soldatenloch grade zu und die Püttingswanten außen um. „Wie kann jemand nur so dumm sein", denkt er bei sich, „den beschwerlichen Weg außen um die Mars zu machen, wobei man fast auf dem Kopfe steht, während dies bequeme Loch geradezu führt!"

Heinrich hat freilich noch nicht zur See gefahren, und der sonderbare Ehrgeiz der Matrosen, von zwei Wegen stets den gefahrvolleren zu wählen, ist ihm daher unbekannt. Er schiebt seinen dicken Körper durch das Loch und zieht den mit einem Bändsel am Arme befestigten Topf nach. Er steht in der Mars. Ha! das ist doch wunderbar; in den Büchern hat er immer von einem Mastkorb gelesen, und hier ist nicht die Spur von einem Korbe, sondern nur ein glatter horizontaler Halbkreis.

„Merkwürdig, was doch die Menschen alles schreiben!" denkt Heinrich.

„Nun, willst Du dort oben sitzen bleiben, oder soll ich nachhelfen?" tönt es jetzt von unten herauf und stört Heinrichs Betrachtungen.

Er sieht über den Rand der Mars und erblickt auf dem Verdeck den Bootsmann, der ihm eine sehr verständliche Pantomime zuwinkt. Er verzichtet deshalb auf die versprochene Hilfe, besteigt die zweite Etage der Masten, die Stengewanten und kommt glücklich bis an die Bramsaling, wo die dritte Verlängerung der Masten, die Bramstenge, beginnt.

„Ist das eine Höhe", sagt Heinrich bei sich, „wenn mich meine Großmutter hier sähe!"

Diese sieht ihn allerdings nicht, dafür aber der Bootsmann, und da Heinrich ihn gleichfalls erblickt, schickt er sich zur Weitereise an. Er sieht nach oben. „Himmel! was ist das?" ruft er, „da fehlen ja die Treppen und ich soll hinauf." Was hilft es jedoch? Das bittere Muß treibt ihn gebieterisch, und er versucht an den beiden Bramwanten hinaufzuklettern. Es ist keine Kleinigkeit, eine fast senkrechte Höhe von einigen zwanzig Fuß an zwei einzelnen Tauen zu erklimmen, namentlich mit einem Fetttopf am Arm. Unzählige Male rutscht er wieder herunter und die ganze Haut der Schienbeine wird abgescheuert. Endlich ist er in der Oberbramsaling angelangt, wo er frische Kräfte sammeln kann. Noch ist er nicht am Ziele, die Oberbramstenge bleibt noch zu ersteigen und er muß jetzt zehn Fuß am kahlen Holz in die Höhe. Ein Glück ist es, daß Heinrich, der früher gern Vogelnester ausgenommen, das besser als das Tauklettern versteht. Er kommt richtig beim Flaggknopfe an und beginnt seine Arbeit. Um Halt zu haben, schlingt er den linken Arm mit dem daran befestigten Topf über das nach vorn fahrende Halttau der Stenge. Jetzt hat er geschmiert, soweit er reichen kann und will sich niedergleiten lassen. O weh! er hat nicht an den Topf gedacht und vergessen, denselben über das Halttau zu heben. Nun hakt das widerspenstige Gefäß mit seinem Rande hinter dem

Tau und hängt auf der einen Seite, während Heinrich sich auf der andern befindet.

Vergebens sucht er sich wieder emporzuarbeiten; die frischgeschmierte Stenge spricht allen Anstrengungen Hohn. Endlich verlassen ihn seine Kräfte, und er



schreit mit jämmerlicher Stimme nach Hilfe. Die Leute an Deck sehen nach oben und erheben ein lautes Gelächter beim Anblick der komischen Situation. Der wachhabende Officier schickt jedoch augenblicklich ein paar Matrosen zur Befreiung des Jungen hinauf, und es ist hohe Zeit, daß diese kommen. Kaum haben sie die Oberbramsaling erreicht, als Heinrichs letzte Kräfte schwinden. Durch seine Körperschwere reißt der Bändsel des Topfes, der Junge gleitet an der Stenge nieder und wird nur durch Hilfe der Matrosen vor dem Hinunterstürzen bewahrt.

Der Topf folgt indessen den Gesetzen der Schwere. Er stößt, sei es Malice oder Zufall, unterwegs an alle möglichen Taue, verschüttet dadurch seinen Inhalt in einem weiten Sprühregen über das weißgescheuerte Deck und stülpt sich zuletzt mit einer Präcision über den Kopf des Doctor Salomo, daß diesem Hören und Sehen vergeht. Er ist am Fallreep mit Bölting und dem Officier der Seesoldaten gerade in lebhaftester Discussion begriffen, und ein schlagendes

Argument wird durch den Topf in seinem Munde zurückgehalten. Auch Bölting ist von unten bis oben begossen und außer sich über den Ruin seines neuen, so brillant sitzenden Rockes. Der Officier der Seesoldaten kommt mit einigen Flecken davon und befreit endlich den Doctor von seiner Blechhaube. Beide gelangen jedoch im Rückblick auf die Vorgänge der letzten acht Tage zu der Ueberzeugung, daß das hochberühmte Seeleben weiter nichts sei, als Gefängniß mit der Aussicht todtgeschlagen zu werden oder zu ertrinken.

Heinrich Tiedemann wird mehr todt als lebendig heruntergebracht und muß sogleich zur Ader gelassen werden. Dies ist sein Glück; der erste Officier ist wüthend, der Bootsmann rasend über das gesprenkelte Aussehen des schönen Verdecks. Die Arbeit des ganzen Morgens ist vergebens gewesen. Der Bootsmann will verzweifeln, aber er bringt nur noch das „Zumtal" hervor, das „Verzweifeln" bleibt ihm vor Aerger in der Kehle stecken.

Kurzspleiß sprüht Blitze, und 180 Schritt in der Minute geben Zeugniß von der Stimmung, die in seinem Innern tobt.

Doch halt! Der Gang mäßigt sich. Es fällt ihm ein, daß die Sache auch ihre guten Seiten hat. Schon seit dem Morgen hat er darüber nachgedacht, wie er die Leute der „schwarzen Liste" (Strafarbeiter) beschäftigen soll, während die übrige Mannschaft am Nachmittag frei hat. Jetzt ist er aus aller Noth. Die schwarze Liste muß die Flecke mit dem Messer abschaben, dann mit Sand und Steinen scheuern.

Arme schwarze Liste, wie bist du geplagt! Welche Danaidenarbeit mußt du verrichten und welche Tantalusqualen erdulden? Und doch, welche schöne Erfindung bist du andrerseits, welches ausgezeichnete Mittel für den ersten Officier, sein Schiff nach und nach auf den Culminationspunkt der Ordnung, und Reinlichkeit zu bringen.

Wenn morgens neun Uhr die Trommel zur Musterung erschallt, wenn die Officiere ihre Divisionen nachgesehen und dem ersten Officier darüber Meldung gemacht haben, wenn dieser die Mannschaft an Backbord auf das Hinterdeck pfeifen läßt und er das verhängnißvolle, der Besatzung wohlbekannte Taschenbuch öffnet — dann schüttelt ein heimlicher Schauder die Unglücklichen, die sich bewußt sind, ihre Jackenknöpfe nicht geputzt, auf das Deck gespuckt, ihr Hemd nicht numerirt oder ein ähnliches Verbrechen begangen zu haben, das ihre Namen unfehlbar in das Buch des ersten Officiers bringt. Die schwarze Liste harrt ihrer in unausbleiblicher Gewißheit, und sie erwarten nur noch in dumpfer Resignation die Zahl der Stunden oder Tage, die über sie verhängt wird.

Für den Sträfling der schwarzen Liste giebt es weder Ruhe noch Rast. Das Erblicken eines Schmutzfleckens, das Niederfallen eines Kabelgarns auf das Deck, das Blindwerden irgend einer Messingplatte genügt, um die schwarze Liste zur Arbeit zu rufen. Während die übrige Mannschaft zwei Stunden Mittagsruhe hat, bekommt die schwarze Liste nur eine halbe. Während jene um vier Uhr Nachmittags von jeder Arbeit ausscheidet, bringt für diese nur die

eintretende Dunkelheit Feierabend. Ihre Arbeit ist Danaidenarbeit, weil der Rost, den sie heute von den Ankerketten schabt, sich morgen durch das Seewasser wieder ansetzt und die von ihr gereinigte Gallion in einer Stunde wieder ebenso beschmutzt ist. Sie erduldet Tantalusqualen, weil sie mit trocknem Munde zusieht, wenn die Kameraden Grog bekommen, weil sie an Bord sitzen, wenn jene an Land gehen, weil sie arbeiten muß, wenn jene feiern.

Arme schwarze Liste, wie bist du geplagt!

Schlecht Wetter.



cht Tage sind verflossen und es ist wieder Sonnabend, aber die Badegäste, welche sich zu dieser Zeit schon in die Tropen und in die Schatten von Palmenhainen irgendwelcher unbekannten Insel träumten, haben die Rechnung ohne den Wirth d. h. „Kombüsenbesteck“ gemacht, wie man es an Bord nennt. Ihre Leiden sollen noch kein Ende haben, denn der Wind hat nach kurzer Zeit wieder sein Herbstquartier in Westen bezogen und bläst seit sechs Tagen genau daher, wo die Fregatte hinwill. Nun, es ist auch kein Wunder, der Ostwind war ja „Freitagswind“. Was kann dabei Gutes herauskommen? Der „Seestern“ kreuzt deshalb noch immer im biscaischen Meerbusen, und wenn den ein Schiff im Frühjahr oder Herbst passirt ohne einen gehörigen Nordwester, dann gehört es zu den Sonntagskindern.

Der Steuermannsmaat Kattblock hat zwar mit großer Sicherheit schon gestern „schlecht Wetter“ prophezeit, aber bis jetzt ist es nicht eingetroffen, und es steht nur frische Briese aus Westnordwest.

Heute, am Sonnabend Nachmittag, haben die Leute einige Stunden Zeit erhalten, um ihr Zeug auszubessern. Dabei bietet sich eine vortreffliche Gelegenheit zum Schwatzen, was für die Seeleute einen gar zu verführerischen Reiz besitzt. Wo nur irgend zwei von ihnen zusammenkommen, da wird in aller Geschwindigkeit ein kleines Garn gesponnen. Obwohl am Bord eines Kriegsschiffes Ruhe ein Hauptbedingniß bei Manövern ist, würde es vergebene Mühe sein, dieselbe im eigentlichem Sinne des Wortes zu erzielen. Ein Wörtchen zu sprechen, hält Jan Maat für sein unveräußerliches Recht, wozu hat der liebe Gott ihm die Zunge gegeben? — und ob in oder außer Dienst, erfüllt ein be-

ständiges gleichmäßiges Gesumme, wie das eines Bienenschwarmes die Räume des Schiffes. Nur wenn der Ton der Pfeife erschallt, herrscht überall augenblickliche Todtenstille; dann gilt es die darauf folgenden Befehle zu verstehen.

„Diesmal hast Du Dich doch geirrt, Kattblock," sagt Schramm, der alte Bootsmannsmaat, „das schlechte Wetter bleibt aus."

„Gott bewahre!" versichert dieser sehr ernst, „wenn des Bootsmanns Gallion (Nase) blau anläuft, haben wir innerhalb 48 Stunden einen Sturm, daß sieben alte Weiber keinen Besenstiel grade in die Luft halten können. Ich kenne das zu genau. Als ich mit ihm noch auf dem „Fliegenden Fisch" zusammen diente und einmal das Barometer zerbrochen war, reffte der Commandant, mit dem der Bootsmann so lange gefahren hat, stets nach dessen Nase. War sie roth, so bedeutete dies zwei Reffe, für blau gab es drei und wenn auch die Ohren anliefen, konnten wir uns auf einen gehörigen Beilieger (schwerer Sturm) gefaßt machen, das stand so fest, wie Amen in der Kirche."

„Wind gibt's gewiß!" meint bekräftigend der Feuerwerksmaat Lebrecht, „mir hat vergangene Nacht von Frauenzimmern geträumt, und Ihr wißt alle, daß das schlechtes Wetter bringt."

„Dummes Zeug", sagt der Krankenwärter, der von der Armee zur Marine übergegangen ist und als Freigeist gilt. „Alles Aberglaube! Ihr schwatzt immer von Euren Träumen, und noch nie habe ich gesehen, daß sie richtig auskommen. Was haben die Frauen mit schlechtem Wetter zu thun?"

„Da sieht man gleich, daß der nicht verheirathet ist", wirft Schramm ein, „sonst würde er nicht so einfältig fragen."

„Nun warte nur, Krankenwärter," sagt Lebrecht, „Du hast noch nicht viel auf dem blauen Wasser geschwommen, deshalb schwatzest Du so klug. Wir wollen sehen, wer recht hat."

Das Commando: „Alle Mann auf, klar zum Segelbergen!" unterbricht die Unterhaltung. Der Capitän hat zwar nicht des Bootsmanns Nase, aber das Barometer beobachtet und dies wie das Aussehen der Luft lassen es ihm rathsam erscheinen, zur Nacht die kleinen Segel fortzunehmen und ein paar Reffe einzustecken. Im Nordwest steigt eine drohende Bank auf, und am Horizonte zeigt sich ein kleiner Fleck, wie das Stück eines Regenbogens, von den Seeleuten Windgalle genannt. Sie trügen selten, diese Windgallen, und ein vorsichtiger Seemann führt kleine Segel, wenn er sie gesehen hat.

Eine schwarze und gefährlich aussehende Bö löst sich von der Wolkenmauer und fliegt schnell heran. An Bord ist alles fertig, sie zu empfangen, aber es ist kein Wind darin, nur Hagel und Schnee.

„Nennt Ihr das schlecht Wetter?" fragt der Krankwärter, der sich gar zu gern das Ansehen eines furchtlosen Seemannes geben möchte.

„Warte nur", erwiedert Kattblock, „die Frauenzimmer werden Dir Deine Ungläubigkeit schon verklaren, mehr als Dir lieb ist."

Die Nacht kommt, aber das Wetter hält sich. Die erste Wache verläuft

in ruhiger Eintönigkeit, und der Officier, Lieutenant Bohr, geht im langsamen Schritt auf dem Hinterdeck auf und ab. Die trübe gleichmäßige Decke, welche den Himmel verschleiert, läßt auch nicht einen Stern durchblicken, dessen freundlicher Schein dem Wachehabenden Gesellschaft leistet. Nur das hohle Rauschen der See unterbricht bisweilen unheimlich die Nacht. Endlich ist es ein Viertel vor zwölf. „Gott sei Dank," denkt Bohr, „noch fünfzehn Minuten und Du bist erlöst!" Diese Zeit vergeht schnell; die andere Wache wird gerufen und gemustert und der Steuermannsmaat weckt den ablösenden Officier.

Noch eine Minute! Doch die Uhr geht ja eine Minute nach — mein Gott, wie kann man eine so wichtige Sache vergessen! Also schnell „Acht Glas" und „Freiwache zur Coje!"

Wie rasch dem Befehle Folge geleistet wird! Die Glücklichen! in zwei Minuten liegen sie behaglich in ihren Hängematten in warme Decken eingehüllt. Der Stabswachtmeister, das perpetuum mobile an Bord, sorgt dafür, daß die Ablösung rechtzeitig erfolgt und wirft die Säumigen ohne weiteres aus der Hängematte.

Einen Officier kann man aber doch nicht aus der Coje werfen! Wie schade! sonst wäre Bohr wahrscheinlich schon abgelöst, da die Uhr bereits zehn Minuten nach 12 zeigt.

„Steuermannsmaat, haben Sie Lieutenant Bölting auch ordentlich geweckt?"

Bohr hat vergessen, daß der Gerufene schon längst in Morpheus Armen ruht. Der Steuermannsmaat der neuen Wache sieht nach und meldet, daß der Lieutenant Bölting im Augenblick erscheinen wird.

Dessen Augenblicke sind jedoch sehr lang und dauern fünf Minuten. Endlich kommt er, entschuldigt sich auf das höflichste wegen seines langen Ausbleibens, und Bohr übergibt ihm ziemlich schlecht gelaunt die Wache.

Indessen erinnert sich Bölting, daß er sein Commandobuch unten gelassen.

„Ach, verehrtester Herr Lieutenant Bohr, haben Sie die Gewogenheit, noch einige Augenblicke für mich die Wache zu übernehmen; ich ...."

Doch Bohr ist mit einem eiligen „Gute Wache!" bereits in der Batterie verschwunden.

Armer Bölting! er hat kein Commandobuch und darf das Deck nicht verlassen. Das wird eine schlimme Geschichte, wenn plötzlich der Wind schralt. Doch der Wind meint es gut mit ihm und rührt sich nicht vom Flecke, nur das hohle Rauschen der See wird lauter und unheimlicher.

Es schlägt ein Glas. „Was! noch nicht mehr?" denkt der Wachhabende, dem die Zeit unendlich lang geworden und der sich mit stillem Schaudern der sieben halben Stunden erinnert, die ihm noch bevorstehen.

O Mittelwache, du Schrecken aller Cadetten, du Geißel aller jungen Officiere! Auf dir gehen alle Uhren zu langsam und ein unsichtbarer Kobold klammert sich an die Zeiger. Du bist endlos, wie die Sahara, und vergebens lechzt der müde Wanderer nach der Oase der „acht Glas".

Und doch, in dieser Welt ist kein Leiden ohne Trost. Selbst die Mittelwache hat ihre Freuden und unschätzbaren Annehmlichkeiten.

Wenn der Schlaf auf den müden Augenlidern mit drückender Schwere lastet; wenn die Füße die Theorie der Zickzacklinie praktisch auszuführen beginnen und ihr Eigenthümer dabei die Entdeckung macht, daß das Material der Laffeten auf der einen Seite des Schiffes ebenso hart ist, wie auf der andern, und daß auch der Großmast geringere Elasticität besitzt als der Kopf — dann erweckst du, o herrlicher Mokkatrank, vom Burschen heimlich auf der Spirituslampe gebraut, die matten Lebensgeister zu neuer Thätigkeit und rieselst mit deinem milden Feuer belebend durch die erschlafften Adern. Der Gang nähert sich wieder der geraden Linie, alle Müdigkeit verschwindet und schnell verfließt der noch übrige Theil der Wache.

Leider darf der arme Bölting sich der zauberischen Wirkung des arabischen Trankes nicht überlassen. Der Capitän hat die unangenehme Gewohnheit, öfters plötzlich auf dem Deck zu erscheinen, wenn Bölting oder andere junge Officiere die Mittelwache haben, und das ist schlimm; denn nach acht Uhr abends darf im Schiffe außer den vorgeschriebenen Laternen kein Feuer brennen, geschweige denn eine Spirituslampe. Darum quält ihn die Langeweile, und die Minuten schleichen mit bleiernen Füßen. Er könnte sich mit Vogel unterhalten, der bei ihm auf der Wache ist. Zwar liegt Vogel vorn in den Finknetzen und schläft als echter Cadett trotz des kalten Wetters, doch kann er ja geweckt werden. Wie darf aber ein Unterlieutenant mit einem Cadetten außerdienstlich sprechen?

Armer Bölting! die neuen Fangschnüre, die seit vier Wochen deine Schultern zieren, drücken dich noch so sehr.

Er faßt das Nachtfernrohr, und unterwirft mit Kennermiene Raaen und Segel einer genauen Prüfung. Vergebene Mühe, es ist nichts zu finden. Die Schoten sind vorgeholt, die Raaen richtig gebraßt, nicht einmal eine Bulien ist vergessen. Also kein Grund zum Segelkanten und zur Ermunterung durch Commandiren.

Ha, was ist das! Alle Segel auf einmal los, wie ist das möglich? „Cadett Vogel, Herr Cadett Vogel?" ruft Bölting in seinem Schrecken; doch Vogel erwacht nicht so leicht, er träumt von Fleischpasteten mit Ananaspunsch.

„Alles back vorn!" ruft ein Bootsmannsmaat.

Wahrhaftig, der Wind geht plötzlich um.

„Wache klar zum Brassen!" commandirt endlich Bölting; aber, da ist schon wieder das Dilemma, was für Brassen, Lee oder Luv?

„Leebrassen, holt doch die Leebrassen!" schreit er auf gut Glück. Ja, ja, es ist ein schlimm Ding für einen jungen Officier, wenn plötzlich der Wind aus Lee kommt; auch ältere verlieren bisweilen den Kopf dabei.

Die Leute reißen an den Brassen, daß alles kracht. Umsonst, es gibt keinen Zoll.

Bölting hat vergessen, daß die Raaen bereits scharf beim Winde standen, als er die Wache übernahm.

„Fockraa ist scharf an," ruft Vogel, der endlich erwacht und von seinem Lager aufgesprungen ist; „fest Marsraa, sonst kommt sie von oben!"

Das fehlte nur noch, um Bölting vollständig zu verwirren. Die Fregatte beginnt bereits rückwärts zu gehen und stampft mit dem Hintertheile gegen die See. Da füllt der Besan von der andern Seite, und mit einem Krachen, daß das ganze Schiff erzittert, fliegt der Baum nach Backbord. Das ist zu viel für den armen Wachhabenden und Verzweiflung packt seine geängstete Seele.



Da erscheint wie ein Deus ex machina der Capitän an Deck. Er ist durch die sonderbaren Bewegungen des Schiffes erwacht, hört das Uebergehen des Besanbaumes, springt eiligst in seine Kleider und an Deck. Ein Blick belehrt ihn, daß unser Freund „eine Eule gefangen" und er besteigt deshalb sofort die Commandobank.

„An die Backbords Achterbrassen! Ruder Backbord!" commandirt er. Die Raaen fliegen herum und das Schiff fällt so schnell, daß die Hintersegel im Nu vollstehen. „Rund vorn!" Auch die Vorsegel füllen sich, die Fregatte bekommt Fahrt, wird an den Wind gebracht und liegt bald ebenso ruhig auf dem Wasser wie zuvor. Sie hat wie ein muthwilliges Roß den ungeschickten Reiter abgeworfen, gehorcht aber willig dem Worte des Meisters.

Bölting bekommt jetzt eine Lection, die ihn zwar sehr beschämt; aber das Intermezzo bringt ihm wenigstens den Vortheil, daß er auf einmal ungemein wach geworden ist. Freilich, „die Geister, die er gerufen, wird er nun nicht

los", und der Capitän bleibt auf dem Deck. Die Luft gefällt ihm nicht und das Barometer steht tief.

Er steigt auf die Commandobank und sieht in den Wind. Huh! was für eine Nacht, schwarz wie chinesische Tusche und der Himmel schaut aus, als hätte er Trauer angelegt. Vergebens sucht das Auge nach einem tröstenden Stern. Nacht, überall Nacht, wohin es blickt. Im Westen steigt langsam eine schwere Masse am Horizonte empor. Der Capitän weiß, was sie bringen wird, und trifft Vorbereitungen. Die Leute stehen fertig bei Marsfallen und Brassen und das Großsegel wird fortgenommen. Mit reißender Schnelligkeit breitet sich jetzt die Wolkenschicht am Himmel aus. Noch ist der Wind nicht da, aber die See bricht bereits mit hohltönendem Rauschen donnernd in sich zusammen.

Sieh dort! den langen, grünlich schimmernden Streifen, der wie eine feurige Schlange sich auf den dunkeln Wassern windet, die mit ihren Bauchringen das Schiff zu umstricken droht. Was will jenes Gespenst der Tiefe?

O, der Capitän kennt es wohl. Es ist der Sturm, der hereinbricht und den kochenden Gischt vor sich hertreibt. Er hat keinen Augenblick zu verlieren, wenn er ihn gerüstet empfangen und nicht die Masten brechen oder das Schiff kentern lassen will.

„Laufen Marssegel!" commandirt er mit klartönender Stimme, die weit hinausschallt in die dunkele Nacht. Die Marsraaen rasseln donnernd an den Stengen nieder; doch kaum hat er gerufen: „Hol auf Luvbrassen, aus Refftaljen!" da ist auch der Sturm schon da, und seine Worte verhallen im Toben des Windes und der See.

Mit einem Stoße, als wollte sie das Schiff aus dem Wasser heben, fällt die Bö in die Segel und bläht sie zum Zerspringen. Die Fregatte weicht dem furchtbaren Drucke und legt sich auf die Seite. „Auf mit dem Ruder, hart auf!" Die Leute bekommen keinen Zoll von Brassen und Refftaljen und Abhalten ist die einzige Rettung.

Die Leute am Ruder drehen mit aller Karft am Steuerrade; es gelingt, aber das Schiff fällt nicht.

„Alle Mann auf!" commandirt der Capitän mit der äußersten Macht seiner Stimme; jedoch das Heulen des Sturmes, das Brausen der See und das Aechzen der Masten übertönt den Ruf. Glücklicherweise hat ein Bootsmannsmaat ihn vernommen und eilt in das Hängemattendeck, wo das „Alle Mann auf!" wie ein elektrischer Schlag auf die Mannschaft wirkt und sie aus den Cojen treibt. Es ist keine Zeit zum Ankleiden; das „Alle Mann auf" in der Nacht ist der Hilfeschrei in der Noth. Jedermann weiß dies und folgt augenblicklich dem Rufe, wie der Muselmann der heiligen Fahne.

Die Fregatte liegt noch immer auf der Seite. Sie fliegt mit einer nie gesehenen Fahrt durch die schäumenden Wogen, die sich brüllend an ihr hinaufwälzen und sie zu verschlingen drohen. Durch die Batteriepforten dringt strömend das Wasser und füllt das Deck. Im Hängenmattendeck herrscht die größte

Verwirrung; das durch die Luken hinunterspülende Wasser läßt die Leute glauben, es sei ein Unglück passirt.

„Wir sind übersegelt, wir gehen auf den Strand, das Schiff ist leck.“ Diese Rufe tönen wild durcheinander, und auf den Treppen drängt alles nach oben, um der Gefahr zu entrinnen. Der Tambour schlägt in Verzweiflung ohne Befehl Generalmarsch und steigert dadurch die Verwirrung noch mehr. Auf dem Oberdeck rennt alles mit den Köpfen gegeneinander; die dichte Finsterniß erlaubt keinen Schritt vor sich zu sehen. Jedes Commando hat aufgehört, der Sturm hat es übernommen und brüllt es mit Donnerworten den ohnmächtigen Menschen zu, daß ihnen das Blut in den Adern gerinnt.

Der erste Lieutenant und die übrigen Officiere sind ungeweckt auf das Deck gestürzt; in einer solchen Nacht bedarf es für sie keines Weckens.

Noch immer stürmt die Fregatte mit angebraßten Raaen durch die Fluten, als ob sie den wilden Jäger trüge zum Wettlaufen auf Leben und Tod. Vergebens werden alle Anstrengungen gemacht, um das Schiff zum Abfallen zu bringen. Der Kopf des Ruders hat sich abgedreht, seine Wirkung ist aufgehoben und die zum Springen straff gespannten Brassen sprechen allen an sie verwendeten Kräften Hohn!

Die Masten biegen sich, die Raaen krachen, das ganze Schiff erzittert in seinen Fugen und stöhnt, als müßte es in dem übermenschlichen Kampfe erliegen.

Doch der Capitän sieht, daß etwas geschehen muß, wenn er einem großen Unglück vorbeugen will. Im Verein mit den Officieren gelingt es ihm, einen Theil der Mannschaft auf dem Hinterdeck zu sammeln und sie zum Bergen des Kreuzsegels zu vertheilen. Die Taue werden steif geholt, um auf Commando das Segel schnell unter der Raa zusammenzuschnüren.

Winzige Menschen! wollt ihr eure Kraft mit der des Sturmes messen, des Sturmes, der Wälder entwurzelt und den Meeresgrund aufwühlt?

Kaum erhalten die Schooten Luft, da faßt der Wind das Segel, die schnürenden Taue springen wie Glas, es peitscht einige Male mit gewaltigem Knall und wird zu Atomen zerschellt hinausgeführt über das weite Meer. Ein gleiches Schicksal trifft das Großmarssegel.

Was schadet dies jedoch? Der Zweck des Catipäns ist erreicht. Das Hinterschiff ist vom Druck der Segel befreit, der das Abfallen verhinderte. Jetzt wirken die Vorsegel allein; langsam richtet sich die Fregatte empor, kommt allmählich vor den Wind und die größte Gefahr ist beseitigt.

Schnell repariren die Zimmerleute das Steuerruder, und bald läßt sich das Schiff wieder steuern. Seine Fahrt vermindert um ebensoviel die Kraft des Sturmes, das Commando wird hörbar, Ordnung und Disciplin kehren wieder. Die Sturmsegel sind gesetzt, und die Pause, welche beim Sturme stets dem Verrollen dreier schweren Wellen folgt, wird benutzt, um das Schiff an den Wind zu bringen und beizulegen.

Die größte Wuth des Windes hat nachgelassen. Zwar weht es noch immer sehr hart, doch ist weiter keine Gefahr dabei. Der „Seestern" liegt unter seinen kleinen Sturmsegeln wie eine Möve auf dem Wasser, treibt langsam seitwärts, und an dem breiten Kielwasser, das er mit seinem Rumpfe glättet, brechen sich die tosenden Sturzseen und laufen unschädlich unter dem Schiffe fort. Der Kampf der Elemente gegen die Menschen ist beendet, und der Mensch ist Sieger geblieben.

Indessen ist es $^1/_2 4$ geworden. Die Mannschaft klart das Deck und die Freiwache wird mit einem Grog als Trost für die gestörte Nachtruhe unter Deck gepfiffen.

Auch die wachfreien Officiere gehen unter Deck, und Bölting wünscht sehnlichst „acht Glas" herbei, um seine gesprengten Lackstiefel zu wechseln. In der Batterie wogt das durch die Geschützpforten eingedrungene Wasser noch von Bord zu Bord, findet seinen Weg nach unten und auch in die Kammern der Badegäste. Letztere haben Zuflucht in der Officiermesse gesucht, als aber dort der schwere Mahagonitisch losgebrochen, sind sie in die Batterie geflohen. Dort stehen sie in Todesangst, während über ihnen das Heulen des Sturmes, das Arbeiten und Schreien der Menschen, das Knarren der Masten und das Brausen der See in schaurigem Concert ertönt. Die wachfreien Officiere, welche in ihren langen Regenröcken und Südwestern wie Nachtgespenster an ihnen vorbeigleiten, unterbrechen endlich das dumpfe Schweigen, das auf der Gruppe lastet. Bohr ruft ihnen im Vorbeigehen zu: „Wir gehen hinunter, nun ist's vorbei." Gleich malt sich der Schrecken auf den entstellten Gesichtern der Badegäste, die Bohrs Worte in dem Sinne auslegen, daß das Schiff untergeht und ihr letzter Augenblick gekommen ist.

Doch bald klärt sich das Mißverständniß auf, und sie kommen mit dem Schrecken davon. Ermattet suchen sie ihre Cojen wieder auf, während die Seeofficiere sich an einem Schinken und einer Flasche Madeira erlaben. Der revolutionäre Tisch hat die Thür des Meßschrankes eingestoßen und dessen heimliche Schätze bloßgelegt, die jetzt zum großen Kummer des Meßvorstandes unbarmherzig geplündert werden.

Im Hängemattendeck sind die meisten Leute wieder zur Coje gegangen. Zwar haben sie nur noch ein halbes Stündchen für sich, allein auf der See geizt man mit der Zeit, die zum Schlafen vergönnt ist, und ein ordentlicher Matrose schläft in einer halben Stunde mehr, als eine Landratte in einer ganzen Nacht.

Nur in der Bottlerei, der Speisekammer des Schiffes, deren Atmosphäre nach einem heimlichen Aroma von Rum duftet, ist eine kleine Gesellschaft versammelt. Sie hat es vorgezogen, den Rest der Freizeit wachend hinzubringen, und bei einem steifen Grog, den der Bottelier als Wirth angerührt, ein kleines Garn zu spinnen. Sie besteht aus Schramm, Lebrecht, Kattblock und dem Bottelier, und die Ereignisse der verflossenen Stunden sind natürlich das Thema der Unterhaltung.

„Nun wer hat Recht gehabt?" äußert Kattblock, „habe ich nicht gesagt, daß

des Bootsmanns Nase nie trügt? Es war aber auch eine hübsche Mütze voll Wind, und es wundert mich, daß wir so billig fortgekommen sind.“

„Ja“, meint Schramm, „es war ein Glück, daß wir den alten „Seestern“ bald vor den Wind bekamen. Wären wir noch länger so mit halbem Winde fortgegangen, würde unser Grog jetzt tüchtig nach Salzwasser schmecken.“

„Wo mag denn nur der Krankenwärter hingekommen sein?“ fragt Kattblock, hoffentlich wird er sich jetzt davon überzeugt haben, daß Weiber an Bord stets schlechtes Wetter bringen.“

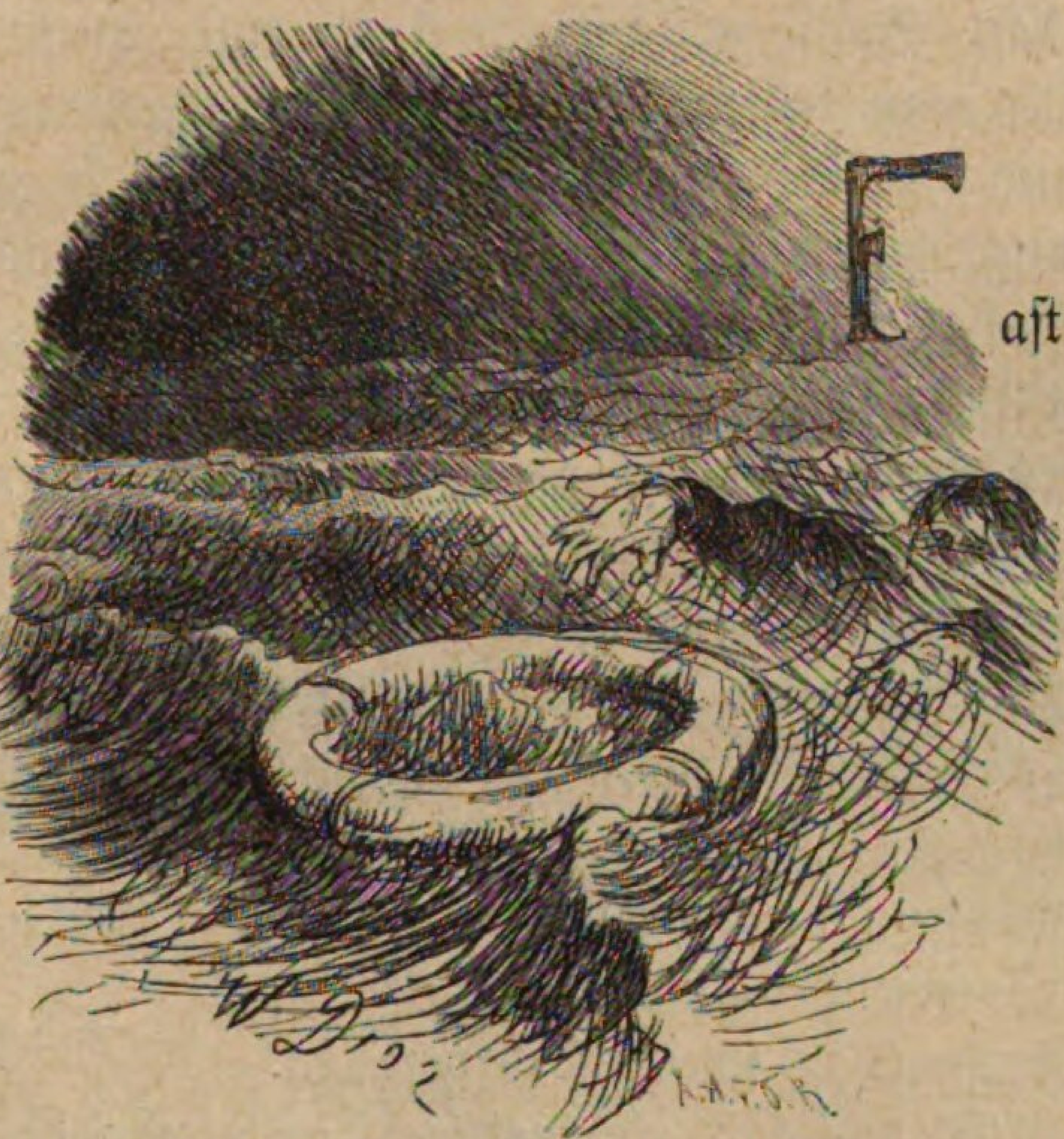
„Ich habe ihn nur einmal in der Batterie gesehen“, erwidert Lebrecht. „Er war beim Ueberholen des Schiffes unter eine Kanone gerutscht. Er mußte dort eklig festgeklemmt sein, denn er schrie mordmäßig und jammerte schrecklich über seine Frau und Kinder.“

„Was?“ wirft der Bottelier ein, „er hat ja weder das eine noch das andere.“

„Nun“, meint Lebrecht, „dann wird er es wohl nur gethan haben, um Mitleid zu erregen und Hilfe zu erhalten, da ihm das Wasser gehörig die Klüsen (Augen) auswusch. Ich konnte mich nicht um ihn kümmern, da der erste Officier mich nach einer Laterne geschickt hatte. Im Grunde genommen gönnte ich ihm jedoch das Bad von ganzem Herzen. Der Kunde thut immer, als wenn er, Gott weiß, was für ein Seemann wäre, und er versteht eben so wenig davon, wie meine Großmutter.“

Der schrille Ton der Pfeife, das Schlagen der Glocke und das Commando: „Backbordwache an Deck!“ stört die Unterhaltung. Schnell knöpft jeder die dicke Jacke bis unter das Kinn zu: die Gläser werden bis auf die Nagelprobe geleert, ein frisches Stück Tabak hinter den letzten Backzahn an Steuerbordseite gestaut, und so gerüstet begeben sich die drei Unterofficiere an Deck. Dort harrt ihrer die interessante Aufgabe, an einem eisigen Wintermorgen neue Marssegel unter die Raaen zu binden, eine Arbeit, die man jedem andern lieber gönnt, als sich selbst. Der Bottelier als Freiwächter beneidet sie auch nicht darum und freut sich im stillen, daß er nicht mit an Deck braucht, sondern seine warme Coje aufsuchen kann.

Mann über Bord.



Fast vierzehn Tage lang hat die Fregatte im biscaischen Meerbusen gekreuzt, mit Regen, Hagel und allen Attributen eines nordischen Spätherbstes gegen Westwinde gekämpft, sich jedoch allmählich nach Süden gearbeitet. Das Wasser hat seine Farbe gewechselt, und dem dunklen Grün, das die Nähe des Landes verkündet, ist tiefes Blau gefolgt, der Wiederschein des Himmels und das Kennzeichen unergründlicher Tiefe. Eine mildere Temperatur stellt sich ein, und sie wird von jedem bei dem Gedanken an die ungastliche Heimat angenehm empfunden, die jetzt von Schnee und Eis starrt. Selbst die Badegäste beginnen sich einiger Maßen mit dem Leben an Bord auszusöhnen, das ihnen bisher so viel Kummer bereitet, und die Hoffnung auf das baldige Erreichen der Tropengegend läßt sie die Leiden der Vergangenheit vergessen.

In der Nähe der portugiesischen Küste setzt ein tüchtiger „Norder" ein und treibt den „Seestern" mit zehn Meilen Fahrt Madeira zu. In den Sommermonaten erstreckt sich der Passatwind bis zur Höhe dieser Insel, aber im Winter steht er südlicher, und auf seiner Grenze herrscht unruhiges und böiges Wetter. Auch die Fregatte entgeht dem letzteren nicht, die Windstöße werden heftiger und nehmen einen stürmischen Charakter an.

Es ist gegen 11 Uhr abends und seit längerer Zeit keine Bö eingefallen; die Posten werden abgelöst, der wachhabende Officier geht in Träumerein versunken auf dem Hinterdeck auf und ab, die Mannschaft der Wache sitzt gruppen-

weise in Lee von den Booten, und ihr jüngerer Theil horcht aufmerksam der Erzählung eines Kameraden, deren Thema das Riesenschiff „Benevender" ist. Es wurde vor fünfhundert Jahren in Rußland gebaut und war so groß, daß man heutzutage gar nicht mehr weiß, welche Dimensionen es hatte. Wenn die Mannschaften nach oben in die Toppen gingen, um zu reffen oder Segel festzumachen, war dies eine so lange Tour, daß in jedem Marsfallblock ein Wirthshaus eingerichtet wurde, wo sie sich unterwegs erfrischen konnten. Der Capitän schickte seine Befehle immer durch berittene Adjutanten nach vorn, die außen auf den Berghölzern herumgaloppirten. Durch die Klüsenöffnungen, welche im Bug sitzen, und durch welche die Ankerketten fahren, spülte eines Morgens eine holländische Kuff auf das Deck des Benevender, und als der Koch in der Ostsee die Asche aus der Kombüse über Bord warf, entstand die Insel Bornholm. Auf seiner Weiterreise klemmte sich das Schiff zwischen England und Frankreich fest. Um durchzukommen, mußte man seine Seiten mit Seife schmieren, und davon ist die Südküste von England noch bis jetzt weiß geblieben. Draußen vor dem Kanal lag aber damals der große Krake, eine riesige Meerspinne, die mit ihren Armen die Schiffe unter Wasser zog und verschluckte. Der „Benevender" war nun freilich zu groß für ihn, aber der Krake legte sich quer vor seinen Bug, und als das Schiff dagegen segelte, stieß es sich die Planken an ihm ein, füllte sich mit Wasser und sank auf den Meeresgrund. Dort steht es nun noch, und die Spitzen seiner Masten werden grade von dem Ocean überspült. Alljährlich scheitern Schiffe auf ihnen, und auf den Seekarten hat man sie als die Teufelsfelsen verzeichnet, aber ihre genaue Lage trotz aller Mühe noch nicht ermitteln können.

Da unterbricht plötzlich der Angstruf: „Mann über Bord!" die Erzählung und bringt alles mit Blitzesschnelle auf die Füße.

Der auf der Fockraa ablösende Ausguck ist über Bord gefallen.

„Hinunter mit der Rettungsboje!" ist das fast gleichzeitige Commando des Officiers. Ein Druck des bei der Boje stehenden Postens an einer Feder entzündet deren Licht, und die Berührung einer zweiten Feder läßt sie von ihren Haltern in das Wasser fallen.

„Kutter klar, auf Großsegel!" ruft der Wachhabende jetzt. Die Rettungsmannschaft stürzt nach dem Leeboot, Cadett Vogel voran; bei solchen Gelegenheiten schläft der brave Junge nicht, da ist er der erste. Das Boot ist im Augenblick fertig zum Niederlassen, und auch das Großsegel fliegt mit einer Geschwindigkeit in die Höhe, wie nie zuvor. Heute bedarf es keiner Ermunterung, es gilt einen Kameraden vom Tode zu retten.

Eben so schnell wird das Schiff an den Wind gebracht und back gelegt. Der Wind ist von hinten, die Fregatte macht bedeutende Fahrt und muß einen großen Bogen beschreiben, ehe sie zum Stillstande kommt. Als der Kutter endlich abstoßen kann, ist das Licht der Boje kaum noch zu sehen und zittert in blassem Schimmer wie ein Irrlicht auf der dunklen Meeresfläche. Das Boot steuert

darauf zu und wird von seiner Besatzung mit einer Kraft durch das Wasser getrieben, die Zeugniß davon giebt, wie jeder sein Möglichstes thun will, um dem Kameraden zu helfen. Eine Zeit lang dient noch das Licht als Führer und leitet den Kutter den richtigen Weg; allein es ist zu viel Zeit mit dem Beidrehen verloren, und ehe das Boot den Rettungsapparat erreichen kann, ist die bleiche Flamme erloschen.

Weit ist es jedoch nicht mehr davon entfernt, und als Vogel den Ort erreicht zu haben glaubt, läßt er inne halten mit Rudern. Der Name des Verunglückten wird gerufen; jeder lauscht mit gespanntem Ohr, doch alles ist still.

„Kann er schwimmen?" fragt der Cadett.

„O gewiß", antwortet ein Matrose; „Ernst Reuter schwimmt wie eine Ente."

In einiger Entfernung luvwärts ertönt jetzt ein schwacher Schrei.

„Hurrah, Jungens", ruft Schramm, der Bootssteurer, „holt tüchig aus, ich höre ihn an Steuerbord."

„Horch! das ist die Stimme des Capitäns", sagt ein Bootsgast, „er ruft uns zu."

Der Mann hat sich nicht getäuscht. Die Fregatte hat gewendet, ihr dunkler Rumpf gleitet gespenstisch in einiger Entfernung an dem Boote vorüber. Drei Laternen sind geheißt, sie sollen dem Kutter den Weg zeigen, welchen der „Seestern" nimmt.

„Habt Ihr ihn gefunden?" hallt die gewaltige Stimme des Capitäns durch die Nacht. Er hat das Boot gesehen.

„Nein, Herr Capitän!" ist die Antwort des Cadetten.

„Ihr seid zu weit gerudert, er ist mehr an Backbord, holt aus, so viel Ihr könnt."

Die Bootsgasten rudern mit übermenschlichen Kräften weiter nach See. Es wird angehalten, um zu horchen, aber nicht der leiseste Laut läßt sich vernehmen; nur das Rauschen der Wellen und des Windes schlägt an das lauschende Ohr.

„Pst!" macht jetzt jeder fast gleichzeitig.

Ein schwaches dumpfes Gestöhn, scheinbar von einem Orte fast ganz in der Nähe, weht über das Wasser. Jeder Nerv wird angestrengt, bald ist die Stelle erreicht, doch nichts zu entdecken.

Abermals hält das Boot inne und treibt auf der Oberfläche der Wogen, deren dunkle mit Perlenschaum besäumten Kämme im Mondlicht wie Silber schimmern. Einen Augenblick glaubt man denselben Schrei zu hören, jedoch ist es nur der Ruf einer Möve, die vom Boote aufgeschreckt sich kreischend in die Lüfte schwingt.

„Dort ist er, ich höre ihn!" ruft Schramm, und diesmal ist es keine Täuschung. Deutlich läßt sich das Geräusch eines Schwimmenden vernehmen.

„Ruft ihn bei Namen!“ sagt Vogel, dessen Stimme vor freudiger Aufregung zittert.

„Reuter, Ernst Reuter, halloh, mein Junge, hier ist das Boot!“ ruft Schramm mit einer Stentorstimme.

Keine Antwort erfolgt.

„Es ist vorbei“, sagt der Mann am vordern Riemen in eigenthümlichem Tone. „Wäre es nicht besser, wieder an Bord zu rudern? die Laternen des „Seestern“ entfernen sich immer mehr und sind bisweilen schon verschwunden.“

„Horch, da ist es wieder!“ ruft ein Bootsgast.

„Ich höre nichts“, sagt der lauschende Bootssteurer.

„Ich auch nicht“, läßt sich der Mann am vorderen Riemen wieder vernehmen. „Wir müssen an Bord zurück“, fährt er in einem Tone fort, der fast drohend klingt.

„Holt noch einmal aus“, ermuntert der Cadett die Leute, „vielleicht glückt es uns jetzt, ihn zu finden.“

„Wir wollen nicht hoffen“, sagt der vorige Sprecher, „daß Sie gesonnen sind, die Nacht hier zu verbringen.“

„Das Beste ist umzukehren“, äußert jetzt auch Schramm, „die Fregatte ist außer Sicht.“

Der Ausdruck in den Gesichtern der übrigen Leute verkündet nichts Gutes. Doch der Cadett läßt sich dadurch nicht einschüchtern. Vogel ist zwar leichtsinnig, jedoch energisch und hat das Herz auf dem rechten Fleck. „Thut, was ich befehle“, herrscht er den Leuten zu. „So lange noch eine Chance bleibt, soll sie nicht verloren gehen. Ruder Backbord und rojet an! Wir wollen noch einmal luvwärts versuchen.“

Die Leute beginnen wieder zu rudern; der Ernst des Cadetten, der plötzlich zum Manne gereift scheint, hat ihnen imponirt. Jedoch der frühere Eifer ist geschwunden; ein geheimnißvoller Einfluß beherrscht sie, und ihre düstern Mienen verkünden, mit welchem Widerstreben sie dem Befehle Folge leisten.

„Hier ist er endlich, ich sehe ihn, dicht auf der Seite“, ruft aufspringend der Cadett und stürzt in seinem Eifer, den vermeintlichen Gegenstand zu erfassen, fast über Bord.

O Gott! es ist nur die Mütze des Armen, der Körper fehlt. Doch dieser muß in der Nähe sein, und jeder strengt die Augen an, um den Verlorenen zu erblicken.

„Da ist er!“ ertönt es aus aller Munde zugleich. Kein Zweifel mehr, der Gesuchte schwimmt auf das Boot zu.

„Frisch zu, mein Junge!“ ruft ihm der Cadett freudig zu und streckt ihm ein Ruder entgegen, „noch ein paar Stöße und wir haben Dich an Bord.“

Plötzlich stockt die schwimmende Bewegung. Kaum berührt das Ruder die Oberfläche des Wassers, als eine Welle von Schaum das Boot überschüttet und es fast zum Sinken bringt. Es zittert von Steven zu Steven, als sei es

zerschmettert. Niemand äußert einen Laut; die Augen sind starr von Schrecken, kalter Schweiß steht vor der Stirn, und eine Todtenblässe überzieht das Gesicht. Unwillkürlich klammern sich alle an die Seiten des heftig hin- und herschwankenden Bootes, als wollten sie es stützen.

„Allmächtiger Gott, der arme Ernst!" ruft jetzt der Bootssteurer.

„Was ist damit?" fragt der Cadett, der vergebens den vorhin gesehenen Gegenstand zu unterscheiden sucht, aber allein seine Ruhe behalten hat.

„Ein Hai!" stößt Schramm gepreßt hervor, „seht, dort geht er." Eine grünlich schimmernde Masse gleitet langsam durch die dunklen Fluten.



Ein unwillkürlicher Schauder überläuft jetzt auch Vogel, und er schweigt starrend wie die Mannschaft, deren Vernunft der Schreck gebannt zu haben scheint.

„Ah! unterbricht endlich ein Bootsgast die Stille, „jetzt heißt es rudern fürs Leben, wenn wir das Schiff wieder haben wollen."

„Aber wo ist die Fregatte?" sagt Schramm, sich aufrichtend und umherschauend, „ich sehe sie nicht."

Auch der Cadett springt auf und mustert mit scharfem Auge den Horizont. Vergebens, so weit der Blick reicht, nichts als spurlose Fläche, nur unterbrochen

von den schäumenden Rücken der Wellen, die im Mondenlichte erglänzen. Kein Mast, kein Segel ist zu entdecken; eine gleiche trostlose Dunkelheit umgibt das Boot. Der Stand des Mondes und die Richtüng des Windes sind die einzigen Anzeichen, wo das Schiff zu suchen ist.

„Nun Leute, holt aus", sagt der Cadett, „wenn wir an Bord wollen, so müßt Ihr rudern."

„Ja gewiß", erwidert finster der Bootssteurer, „denn dort unten geht einer der sonst bald mit einigen von uns Bekanntschaft machen würde."

Vogel folgt mit dem Auge der Richtung des Sprechers und unterdrückt kaum einen Schreckensschrei, als er dieselbe dunkle Masse von vorhin sich unter der Oberfläche des Wassers bewegen sieht. Ein langer Phosphorstreifen folgt wie ein glühendes Meteor ihrem Kielwasser.

Großer Gott, es ist wirklich ein Hai!

In diesem Augenblicke beginnt der Wind stoßweise zu wehen. Dunkle Wolkenmassen verdecken den Mond, der bisher noch eine gewisse Helle verbreitet hat, und um die Verwirrung vollständig zu machen, scheinen die Leute nicht mehr den Befehlen des Cadetten gehorchen zu wollen. Sie scheuen sich nicht, zu murren und ihm Vorwürfe zu machen, daß er sie in das Unglück gebracht.

Doch Vogels ganze Energie ist wachgerufen, er fühlt das Kritische seiner Lage und darf nicht wanken. „Ruhe!" befiehlt er gebieterisch, „rudert ordentlich und haltet Schlag, oder ich bringe Euch alle vor ein Kriegsgericht, wenn wir an Bord kommen."

„Ich möchte wohl wissen, wann das ist!" äußert in höhnischem Tone, wenngleich etwas eingeschüchtert, der Mann am vordern Riemen, doch unwillkürlich fallen die Riemen wieder in Tact; der Gehorsam ist erschüttert, aber noch nicht geschwunden.

Da zuckt ein heller Blitz am Horizonte auf, der Donner eines Schusses folgt ihm und rollt in dumpfem Echo über die Wasserfläche.

„Hurrah das Schiff!" jubelt die Bootsmannschaft; augenblicklich ist die Disciplin wiedergekehrt, und die Leute rudern mit äußerster Anstrengung der Richtung zu, aus welcher der Schuß ertönte. Bald sind sie in Schweiß gebadet, doch das Boot scheint an den Ort gebannt und nicht aus der Stelle zu kommen. Wiederum ist nichts zu sehen, als die unendliche weglose Meeresfläche, nur Wasser und Himmel überall.

Jetzt rauscht abermals ein donnerndes Tosen über das Meer, doch diesmal kommt es von luvwärts. Das bis dahin ziemlich ruhige Wasser erhält plötzlich eine wallende Bewegung, und ein orkanähnlicher Windstoß, eine Wolke von Gischt vor sich hertreibend, stürmt auf das Boot los. Die Ruder sind überflüssig geworden, das Boot fliegt dahin vor der Bö, wie ein welkes Blatt vor dem Herbststurme. Seiner Basatzung bleibt nichts übrig, als zu erwarten, was Gott über sie verhängt. Der Schaum der Wogen spritzt hoch empor und verdunkelt wie ein Nebel die Luft noch mehr. Der Ocean kocht, und am Himmel

ballt sich schwarzes Gewölk zu drohenden Massen. Der Kutter ist halb mit Wasser gefüllt und kann nur mit größter Mühe flott geholten werden. Jeder erwartet das augenblickliche Sinken.

Der qualvolle Zustand des Todeskampfes erschöpft die letzten Kräfte der Leute; sie fühlen, daß es bald mit ihnen zu Ende gehen muß. Ihre irrenden Blicke starren bald auf die schäumenden Wogen, bald auf den düstern Himmel, der ihnen keine Rettung verheißt. Ihre Gesichter, die hundertmal im Sturm und Schiffbruch nicht gezuckt, die mit eiserner Ruhe den feindlichen Geschossen im Kampfe entgegenblickten — sie sind jetzt bleich und entstellt. Das Antlitz des Todes grinst sie an, des Todes in seiner fürchterlichsten Gestalt.

Neben dem feurigen Streifen, den das Kielwasser des Bootes macht, zieht sich noch ein zweiter. Es ist der Hai, der dem Kutter folgt — er wittert Beute!

Gräßlicher Gedanke, in dem Rachen eines Hai sein Grab zu finden!

Gebete, Flüche und Gesang mischen sich mit dem Tosen des Wetters.

Leser, hast du schon etwas Aehnliches erlebt, hast du gesehen, wie Männer verzweifeln? O, es ist ein furchtbarer Anblick; er frißt sich in die Seele macht noch Jahre nachher das Herz schaudern und das Blut erstarren.

Schramm ist der einzige der Besatzung, der ruhig bleibt, doch er murmelt: „Ich wußte es wohl, Freitag segeln bringt nimmer etwas Gutes.“

Der Cadett sitzt schweigend in dem Chaos um ihn her. Wie oft auch sein Name in Verbindung mit den Flüchen genannt wird — er ist sich bewußt, als Mann gehandelt, seine Pflicht gethan zu haben und erwartet deshalb gefaßt sein Schicksal.

Da spaltet sich auf einmal das schwarze Gewölk, betäubender Donnerschlag erschüttert die Atmosphäre, die Schleusen des Himmels scheinen sich zu öffnen, und der Regen gießt in Strömen hernieder.

Die Gewalt der Bö ist gebrochen, und der Wind legt sich. Aus den sich theilenden Wolken tritt strahlend in tiefem Himmelsbau die goldene Scheibe des Mondes und beleuchtet mit friedlichem Glanze die Scene des Schreckens.

Neues Leben strömt in das Herz der Geängsteten, und die Flüche wandeln sich in heiße Dankgebete.

Siehe, dort, kaum einige tausend Schritt entfernt, schimmern auch die weißen Segel der Fregatte. Sie hat das Boot gesehen und hält nach ihm ab. Ein Blitz zuckt aus ihren Pforten, ein Schuß erkracht und rollt wie ferner Donner über die Wogen.

Sie sind gerettet! Drei Hurrahs begrüßen das neugewonnene Leben, und die Bitterkeit der Todesstunde ist für diesmal an ihnen vorübergegangen.

Ein Sonntagsmorgen.



Das unruhige Wetter hält noch einige Tage an; es scheint, als ob Schramm Recht haben soll mit seinen Gedanken über das Freitagsegeln, denn die Fregatte wird ausnahmsweise von der Unbill der Witterung geplagt und sie hat noch eine bange Nacht durchzumachen, ehe sie dem rauhen nordischen Klima entflieht.

Eine Orkanbö der heftigsten Art, wie sie auf der Grenze der Tropen urplötzlich aus heiterm Himmel darniederfährt und den Ocean peitscht, daß er brausend und zischend sich gegen den Peiniger aufbäumt, hat den „Seestern" mit Blitzesschnelle durch die empörten Fluten gejagt. Die kräftigen Masten bogen sich wie schwankes Rohr unter der Gewalt des Sturmes, die Nacht lag schwarz und schwer auf den Wassern, die Elmsfeuer brannten auf den Toppen und den Raanocken, die Blitze sprühten flammend und die in unheimlicher Glut schäumenden Wogen brachen sich mit donnerndem Getöse an den Wänden des Schiffes, daß es in den innersten Fugen erzitterte. Was vermag die schwache Kraft und Kunst des Menschen gegen solche Wuth der Elemente! Demüthig beugt er sein Haupt und harrt schweigend, was Gottes Hand über ihn verhängt.

Sie schwebte gnädig über dem Schiff. Zwei Stunden lang war es der Spielball der sich bekämpfenden Naturkräfte, dann ließ der Orkan plötzlich

nach. Die finstern Wolken zerrissen, immer schwächer wurde der Wind, die aufgeregte See brach hohl und kraftlos in sich zusammen, und die unheimliche Bö verschwand, wie sie gekommen.

Jetzt kurz vor Tagesanbruch verräth nichts mehr die Schrecken der Nacht. Tiefe Ruhe lagert auf dem Meer, der leise Hauch des beginnenden Passatwindes vermag kaum die Oberfläche des Wassers zu kräuseln, die Sterne spiegeln ihr Bild darin und die Sichel des Mondes zeichnet einen goldglänzenden Pfad auf die beschwichtigten Wogen.

Ermattet vom Kampfe schlummert der Ocean; sein Riesenleib pulsirt kaum merkbar und die Wellen heben und senken sich geräuschlos wie die Brust eines sanft Schlafenden. Leise und gleichmäßig schaukelt sich die Fregatte auf ihnen. Nichts erinnert mehr an die Gefahr, in der sie vor kurzem geschwebt. Sämmtliche Segel sind an den Raaen entfaltet, um den schwachen Wind aufzufangen, der jedoch noch nicht die Kraft hat, sie zu füllen, und tiefe Ruhe herrscht im ganzen Schiff. Die Freiwache wiegt sich in ihren Hängematten, und der Wache hat der Officier gestattet, sich auf das Deck zu lagern, um für die gestörte Nachtruhe auf der Mittelwache etwas Entschädigung zu erhalten.

Glückliches sorgloses Volk! Mit dem Weichen der Gefahr ist sie auch schon vergessen; niemand denkt daran, daß sie wiederkehren könne, und das harte Lager dünkt den gesunden kräftigen Naturen ein weicher Flaum, auf dem sie von der Heimat träumen.

Lieutenant Bohr schreitet einsam auf und ab. Mechanisch wirft er bei jeder Rückkehr zum Steuerrade einen Blick auf den Compaß oder auch auf die Segelfläche nach oben, doch beides erfordert bei dem schönen Wetter keine wirkliche Aufmerksamkeit und seine Gedanken schweifen in weite Ferne zur Heimat, zu alle den Lieben, die er verlassen hat, um sie lange, lange nicht wiederzusehen.

Der Klang der Schiffsglocke weckt ihn aus seinen Träumen. Es schlägt „zwei Glas" — fünf Uhr — das „Alles wohl" der Posten tönt von den Krahnbalken, von der Rettungsboje und aus den Marsen und unterbricht die Ruhe der Nacht. Es ist Zeit zum Deckwaschen, und die Pflichten des Dienstes mahnen den Officier, seinen Gedanken eine andere Richtung zu geben. Sonst beginnt diese Arbeit schon eine Stunde früher, oft bei Laternenschein, aber heute ist Sonntag und, wie wir gesehen, wird die sonnabendliche so gründlich betrieben, daß die sonntägliche um so weniger Zeit beansprucht.

Lieutenant Bohr ruft nach den wachehabenden Cadetten; sie sind die jüngsten der hoffnungsvollen Schar und als solche dem ältesten Lieutenant zugetheilt, während der jüngste Lieutenant Bölting wieder die ältesten Cadetten unter sich hat. Doch Bohr ruft vergebens; Jugend will ihr Recht haben, und der Schlaf auf See ist gar zu süß. Lange hat das Pflichtgefühl der Knaben gegen die Forderung der Natur gekämpft, aber die schweren Augenlider sind

im Gehen zugefallen und ein Bund Tauwerk in Lee vom Großmast dient als Schlummerkissen für das ermüdete Haupt.

Endlich erweckt sie der Ruf und sie eilen bestürzt zu dem Vorgesetzten, doch dieser ist milde gestimmt, er gedenkt der eigenen Jugend und zürnt ihnen nicht. Es ist ja Sonntag; der erste Officier ist noch nicht auf dem Deck erschienen und da darf er wohl nachsichtig sein. Er ertheilt nur den Befehl zum Deckwaschen, und die Cadetten fliegen nach mittschiffs, um die Ordre dem dort befindlichen Bootsmannsmaat zu überbringen.

Dem Aermsten kommt das Commando sehr ungelegen. So eben hat ihm sein Freund, der Koch, eine heimliche Tasse Kaffee gesandt, deren Stammbaum in der Officiermesse wurzelt und die mit gespartem Zucker gesüßt ist. Leider ist sie so heiß, daß sie sich noch nicht trinken läßt, und nun muß auch grade die unglückliche Glocke „zwei Glas" schlagen.

Wehmüthig reicht der Unterofficier den Labetrunk zurück, der ihm verloren geht, weil in diesem Augenblicke der gestrenge erste Officier das Deck betritt. Mit einem sehnsüchtigen Blicke nach der entschwindenden Tasse setzt er die silberne Pfeife an den Mund, aber ihr schrillender Ton schließt heute nicht mit einem lustigen Triller, sondern mit einer kläglichen Dissonanz.

„Wache, klar zum Deckwaschen!" folgt in tiefen Baßtönen dem Signal und schreckt die Schläfer auf. Das bis dahin so öde Deck belebt sich, wie mit einem Zauberschlage; aus allen heimlichen Ecken und Lauschplätzchen, unter den Booten und aus den Hängemattenkasten tauchen Gestalten auf. Die Pumpen rasseln, die Eimer klappern, die Besen fahren in gleichmäßigen Strichen über das Deck und Ströme von Wasser schwemmen den Schmutz fort, den zwar der Landmann vergebens suchen würde, den aber das geübte Auge des ersten Officiers und des Bootsmanns auf den schneeweißen Planken muthmaßt. Zu sehen ist jedenfalls noch wenig, denn der Tag ist noch nicht angebrochen.

Doch im Osten röthet sich der Horizont, das Funkeln der Sterne erblaßt; Eos Rosenfinger besäumen mit Gold die Wölkchen, welche wie Purpurinseln im blauen Aether schwimmen, eine Lichtgarbe zuckt am Firmament empor, in blendender Pracht entsteigt die Sonne dem Ocean; ihre goldigen Strahlen küssen die Wellen und umweben sie mit einem Azurgewande, dessen tiefes gesättigtes Blau mit dem Himmel um den Preis der Schönheit ringt. Der Tag ist da! in vollem Glanze erglüht er auf einmal; die Tropen haben keine Dämmerung, und fast unvermittelt wechseln Licht und Nacht.

Der allmählich auffrischende Wind füllt schwellend die Segel; ihr Pyramidenbau steigt mit schneeiger Weiße in die Lüfte und der scharfe Kiel der Fregatte durchschneidet flüchtig die crystallene Flut. Die blauen Wogen spielen tändelnd am schlanken Bug, sie spritzen muthwillig ihren Silberschaum hinauf und lassen ihn im Sonnenglanze in Regenbogenfarben schimmern, sie rauschen schmeichelnd an den Seiten, vergebens — die Stolze verschmäht das kindische Spiel. Majestätisch schwebt sie dahin und zieht mitleidlos das breite Kielwasser, an

dem die heitern Kinder des Oceans zerschellen und ihr kurzes Dasein aushauchen.

Der schöne Tag, der wolkenlose Himmel übt seinen Einfluß auch auf die Menschen. Die milde reine Luft hebt die Brust, und überall an Bord strahlen fröhliche, heitere Gesichter. Die durchlebte schwere Zeit ist vergessen und man genießt in vollen Zügen die schöne Gegenwart.

Der Sonnentag ist auch ein Sonntag und den Seeleuten daher doppelt willkommen. Die straffen Zügel der Disciplin werden heute etwas gelockert, und die Freiheit, wenn auch in noch so bescheidenem Maaße, winkt verlockend und süß.

Das Deckwaschen ist vollendet, die Freiwache geweckt und das Frühstück eingenommen. Um 8 Uhr mit der Flaggenparade steigt unter den Klängen der Nationalhymne der preußische Aar an der Gaffel empor und entfaltet seine Schwingen auf dem weiten Ocean. So bewährt sich der Wahlspruch: „Vom Fels zum Meer" und der große Kurfürst lächelt freundlich vom Elysium herab, daß die Nachkommen ihre Aufgabe erkannt haben und der brandenburgische Adler nach langer Ruhe abermals auf dem Wasser horstet.

Die Fregatte strahlt im Schmucke ihres Festkleides. Wie das alles blitzt und blinkt im warmen Sonnenscheine! Ist's doch, als wollte das ganze Schiff sich dankbar zeigen für den kostbaren Morgen. Auf den Gesichtern der Mannschaft nimmt man eine gewisse freudige Erregung wahr. Nach langer Zeit steht einmal wieder eine ordentliche Musterung bevor, und solche gründliche Sonntagsmusterung tritt stets als eine Art Ereigniß in das einförmige Leben an Bord. Jeder will Ehre dabei einlegen. Dies Gefühl bewegt den ersten Officier, wie den letzten Schiffsjungen, und jeder trägt dazu bei, das Schiff und sich selbst im besten Lichte erscheinen zu lassen. Doch das ist's nicht allein, die Aussicht auf den freien Tag spiegelt sich ebenfalls in den Augen wieder und läßt sie fröhlich aufleuchten.

Selbst die „Notirten" fühlen kein schmerzliches Bangen bei dem Gedanken an die bevorstehende Musterung, Sonntags werden keine Strafen verhängt: erst am Montag ereilt sie die rächende Nemesis.

Cadetten und Unterofficiere laufen geschäftig hin und her, lassen hier schwabbern und dort abwischen, dies fortnehmen und jenes hinstellen. Das Tauwerk wird kunstvoll in Scheiben und Figuren aufgeschossen auf das Deck niedergelegt, die Hängematten werden in ihren Behältern, den Finknetzen oben auf der Verschanzung schnurgrade gestaut, so daß sie wie eine schneeweiße Linie den schwarzen Rumpf der Fregatte besäumen, und der Cadett der Wache läßt zum dritten Male Deck fegen, obwohl man vergebens nach Staub sucht.

In der Batterie ordnen der Feuerwerker und seine Maaten. Die Kanonen strahlen im Glanze ihrer dunkelbraunen Politur, die mit den Händen aufgetragen den Geschützbedienungen so manchen Schweißtropfen, der schwarzen Liste so manchen Seufzer gekostet hat, dafür aber auch ihnen bei der Morgentoilette

als Spiegel dient und die silberblank geputzten Schloßdeckel noch mehr hebt. Die Sonne wirft ihren Schein durch die Kanonenpforten und spiegelt sich auf den Läufen und Klingen der Gewehre und Säbel, die zu Sternen und Kreisen geformt, Bordwände, Masten und Deck zieren.

Die Köche sind eifrig bestrebt, auch ihr Departement glänzen zu lassen. Die kupfernen Kessel und Töpfe sind mit außergewöhnlicher Sorgfalt geputzt, die Eisenplatten des Kochherdes strahlen von Fett und das Deck in der Nähe ist durch altes Segeltuch und Matten sorgfältig gegen Kohlenstaub und Schmutz gesichert.

Im Zwischendeck klart der Stabswachtmeister mit den Backschaften. Wehe dem Unglücklichen, dessen Eßgeräthschaften nicht spiegelblank sind! Er wird unfehlbar notirt, und die schwarze Liste ist morgen sein sicheres Loos.

Tische und Bänke noch vom gestrigen Tage weiß gescheuert und seitdem nur auf der Rückseite benutzt, werden von ihren Plätzen unter Deck herabgenommen und aufgestellt. Das Eßgeschirr wird symmetrisch darauf geordnet; vielfach ist es noch das vom Schiff gelieferte von Holz und Eisenblech, hier und dort hat sich jedoch schon eine Backsmannschaft zum Luxus von Porzellantellern aufgeschwungen, bei den Unterofficieren präsentirt sich sogar eine Wachstuchtischdecke und ein neusilberner Aufgebelöffel. Das Regal für das Geschirr an der Bordwand ist mit weißen Gardinen geschmückt, und ein Kanarienvogel, der in schönem Bauer über der Back hängt, schmettert seinen Gesang durch die Räume des Schiffes. Bis jetzt ist er noch das einzige Thierchen seiner Art an Bord, bald aber, wenn das nächste Land erreicht ist, wird er Gesellschaft bekommen, denn die Matrosen sind große Thierfreunde, und in Ermangelung von andern zähmen sie sogar Ratten und geben ihnen ein Asyl in ihrem Kleidersack.

Die herrenlos umherliegenden Kleidungsstücke und sonstigen Gegenstände werden vom Stabswachtmeister, der Schiffspolizei, in einen großen Sack gesteckt. Es sind ebenso viele corpora delicti, die bei der Montagsmusterung gegen ihre Eigner zeugen und ihnen einige schwere Stunden bereiten.

Auch im dritten Deck, in der Wasserlast und in den Vorrathsräumen herrscht nicht geringere Thätigkeit, und überall schaffen fleißige Hände.

Die Officiere erscheinen im Paradeanzuge mit Hut und Säbel auf dem Hinterdeck und gehen leise sprechend an der Leeseite auf und ab.

Jetzt meldet der Posten: „Drei Glas" — halb zehn. Der Tambour schlägt auf einen Wink des wachhabenden Officiers Appell und die Mannschaft tritt in Divisionen an ihren betreffenden Seiten an. Niemand bleibt unten; außer den Kranken im Lazareth wird keiner von der Sonntagsmusterung dispensirt.

Die Leute tragen weiße Hemden, blaue Tuchbeinkleider, schwarzseidenes Halstuch und Schuhe. Der mit lackirtem Wachstuch überzogene Hut sitzt keck nach hinten und sein Seidenband, auf dem in goldenen Buchstaben der Name des Schiffes prangt, flattert lustig im Winde. Der blaugestreifte Kragen des Hemdes fällt weit über die Schultern zurück und der vom Halstuch nur lose

zusammengehaltene Schlitz läßt den Nacken und die kräftige Brust frei. Es ist eine kleidsame schöne Uniform, dabei praktisch und den freiesten Gebrauch der Glieder gestattend. Sie sitzt zwar sehr bequem, aber bei aller scheinbaren Nonchalance verliert die Kleidung doch nicht den Character der Uniform. Dazu die jugendlich kräftigen Gestalten, das offene freie Wesen, die frischen fröhlichen Gesichter und das intelligente Auge — wahrlich, wir dürfen stolz sein auf unsere seemännische Jugend, sie wird dem deutschen Namen stets Ehre machen!

„Ordnung!" commandiren die Divisionsofficiere und halten die Vorinspection. An Backbord auf dem Hinterdeck ist das Detachement der Seesoldaten aufgestellt. An sie schließen sich nach vorn mit kleinen Zwischenräumen die Divisionen der Seeleute, die der Handwerker und der Schiffjungen bilden den Schluß. Die Steuerbordseite des Hinterdecks bleibt frei; sie gehört dem Capitän und dem wachhabenden Officier.

Die Deckofficiere stehen mittschiffs hinter dem Großmast, obenan der Bootsmann, dessen Gesicht durch Inspicirungsfalten auf der Stirn der Feierlichkeit des Augenblicks Rechnung trägt. Wenn er es mit dem Respect vor dem jetzt die Divisionen nachinspicirenden ersten Officier vereinbar hält, d. h. wenn dieser nicht in seiner Nähe steht, wirft er Adlerblicke in die Toppen, ob nicht irgendwo ein unglückliches Kabelgarn hängt oder ein Oberbramschoot von Haus ist. Sei es auch nur ein Zoll — er sieht es sicher und der betreffende Topsgast wird nach der Musterung dafür geruxt, daß ihm der ganze Sonntag vergällt ist.

Kurzspleiß ist an der Fronte hinuntergeschritten, aber sein Auge ist nicht weniger scharf, als das des Bootsmanns und die schmuddeligen Leute werden von ihm auch im dritten Gliede entdeckt, wo sie der Divisionsofficier hinlänglich verborgen glaubte.

Jetzt meldet der erste Officier dem Capitän, daß alles fertig ist; letzterer erscheint, und die eigentliche Inspection beginnt. Sie erstreckt sich zunächst auf die Mannschaft und das Deck, dann auf die Batterie und die untern Räume. Der Capitän sieht auch scharf — es ist merkwürdig, daß die meisten Vorgesetzten besser sehen, als die Untergebenen — aber Kurzspleiß ist ein erster Officier comme il faut, und die ausgezeichnete Ordnung im Schiff gibt nirgends Anlaß zu Tadel. Im Zwischendeck hat irgend ein Schmutzfinke ein Stück Tabak auf das weiße Deck geworfen, aber der Bootsmann setzt mit großer Geistesgegenwart den Fuß darauf, wenn er sich im Innern auch gelobt, den Missethäter auf jeden Fall ausfindig zu machen und dann ein „species facties" — wie er Thatbericht auf lateinisch übersetzt — einzureichen. Nach seiner Meinung verdient der Verbrecher mindestens zehn Jahr Festung.

Die Inspection ist zu Ende, die Pfeife des Bootsmanns ertönt als Signal zum Abtreten, und die Mannschaft begibt sich nach vorn. Der Dienst des Königs ist für den heutigen Tag beendet.

Horch! die Glocke schlägt abermals, aber jetzt in einzelnen feierlichen

Tönen. Sie ruft zu einem andern Dienste, zum Dienste des Königs der Könige.

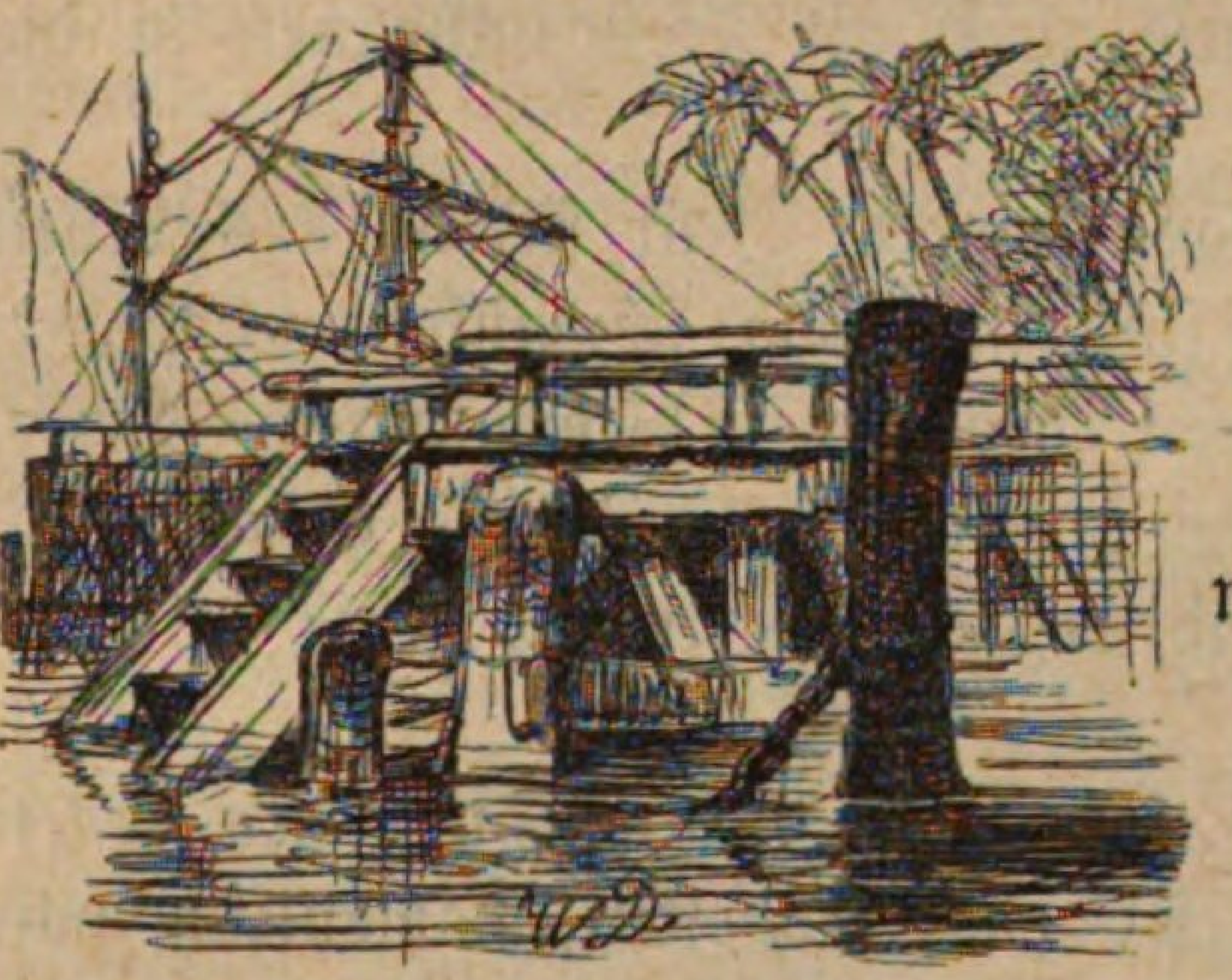
Das Summen der Stimmen erstirbt, die Sonnensegel werden über dem Hinterdeck ausgespannt, Bänke und Stühle heraufgebracht und ein Betpult, mit der Nationalflagge bedeckt, bildet die Kanzel. Die Mannschaft versammelt sich unter dem Zelte; mit dem letzten verhallenden Glockentone sinkt die Flagge von der Gaffel auf halben Stock, und die Kirchenflagge, weiß mit rothem Kreuz, nimmt ihre Stelle ein.

Unterofficiere vertheilen die Gesangbücher, und der Prediger tritt in seiner Amtstracht vor den Altar. In harmonischen Accorden steigen die Töne des vom Musikcorps begleiteten Chorals zum wolkenlosen Himmel empor, der sich als lichte Kuppel des mächtigen Tempels wölbt, in dem die kleine Gemeinde jetzt ihre Herzen zum Schöpfer erhebt.

Selten ist wohl ein Gotteshaus so geeignet, die Seelen mit andächtigem Ernst zu erfüllen und für religiöse Andacht empfänglich zu stimmen, wie das zur Kirche umgeschaffene Deck eines Schiffes. Nirgends tritt dem Menschen das memento mori! deutlicher entgegen, als auf dem Meere. Wie ein offenes Grab, das ihn jeden Augenblick zu verschlingen droht, liegt es vor ihm. Stündlich zeigen ihm die Gefahren die Vergänglichkeit des irdischen Lebens und mahnen ihn mit ernstem Rufe, in sich zu gehen und bereit zu sein, vor den Richterstuhl des Höchsten zu treten. Wer könnte dieser Mahnung sein Herz verschließen, wer sie mißverstehen, wo jeder Blick ihre Wahrheit mit unauslöschlichen Zügen bekundet? Selbst der Gottesleugner muß vor der Nichtigkeit seines Irrwahns zurückschrecken bei ihrem Rufe, der in seine Seele dringt. Er muß sich beugen und sie erkennen, die Allmacht Gottes, dessen Odem im Rauschen des Windes ihn umweht, dessen Auge in den Strahlen der Sonne ihn anschaut und dessen mächtige Hand sein schwankendes Schiff über dem Abgrunde der dunklen Tiefe hält.

Wie viel mehr und tiefer muß dies aber der Seemann empfinden, der von frühester Jugend auf täglich und stündlich die Nähe Gottes fühlt! Deshalb finden auch die Worte des Predigers fruchtbaren Boden in den Gemüthern seiner Zuhörer. Alle sind von der Feierlichkeit der heiligen Handlung tief ergriffen. Kein Nebengedanke zieht sie ab; mit ganzer Seele begehen sie den Gottesdienst, und als der Schlußvers des Chorals verhallt in den Lüften, da zeigt der schweigende Ernst der Versammlung, daß sie mit einem Herzen sich zum Herrn emporgehoben, das ihm wohlgefällt.

Land.



n unsern deutschen Seeromanen, die ihren Classennamen dem Umstande verdanken, daß nautisch-technische Ausdrücke stets an verkehrten Stellen angebracht sind und einige Manöver beschrieben werden, die dem Seemanne eben so unverständlich bleiben, wie dem Landbewohner, habe ich fast immer gefunden, daß der Verfasser mit Vorliebe und besonderer Ausführlichkeit das Wonnegefühl schildert, das den Seemann bei dem Erblicken des Landes ergreift.

Ist das Schiff auch nur acht Tage in See gewesen, so „fallen sich die rauhen Seeleute laut weinend in die Arme, und die Freude über den aus dem „Mastkorbe" tönenden Ruf: Land! verklärt strahlend die sonnverbrannten Gesichter deältesten Matrosen."

Lieber Leser, glaube kein Wort davon; der Verfasser schwatzt dir etwas vor, und er ist nie Seemann, sondern höchstens ein Badegast gewesen.

Im Gegentheil, der Seemann fühlt sich nur ruhig und behaglich, wenn er sich womöglich hundert Meilen von allem fern weiß, was irgend mit Land Aehnlichkeit hat und er auf 500 Faden mit dem Loth keinen Grund erreicht.

Es ist dies auch ganz natürlich. Kommt das Schiff in die Nähe von Land, so macht dies jedem am Bord, vom Capitän bis zum letzten Schiffsjungen, den Kopf warm. Der Capitän hat wegen der Klippen, Untiefen, Strömungen, Nebel u. s. w. weder Tag noch Nacht Ruhe, und man kann sich daher lebhaft vorstellen, daß seine Laune keine rosige ist. Der erste Officier denkt an die kritischen Augen, welche das Schiff beim Einlaufen in den Hafen mustern, und findet natürlich die ganze Takelage liederlich und die Fregatte sowohl innen

wie außen höchst schmutzig. Diese Ansicht bringt ebenso den Bootsmann „zumtal" zum Verzweifeln. Nicht allein die schwarze Liste, sondern die ganze Mannschaft wird zum Scheuern, Waschen und Putzen gepreßt und ihr dadurch das Land gehörig vergällt. Der wachhabende Officier hat merkwürdiger Weise heute sehr schwache Augen und wird bald vom Capitän daran erinnert, daß die Leute am Ruder schlecht steuern, bald vom ersten Officier darauf aufmerksam gemacht, daß ein Kabelgarn auf der Großbrasse hängt, so daß auch er die Nähe des Landes verwünscht; und die Cadetten — nun für die Cadetten hat das Land allerdings einen sehr großen Reiz, aber der unglückliche Bordarrest, der ihnen während der Reise zudictirt wurde, erhält ja leider jetzt erst seine Geltung und somit ist es nicht zu verwundern, daß auch ihnen die Nähe des Landes verleidet wird und sich „die rauhen Seeleute nicht mit Freudenthränen in die Arme fallen."

Freilich mit den Badegästen ist es etwas anderes. Für sie ist das Leben an Bord gleichbedeutend mit Zwang; sie sind auf dem schwankenden Boden des Schiffes nicht einmal Herr ihrer eigenen körperlichen Bewegungen. Oper, Ballet, ungestörter Schlaf, Kaffee mit Sahne und eine gemüthliche Cigarre erscheinen ihnen nur als Traumbilder, und deshalb wirkt der Ruf: „Land" wie ein electrischer Schlag auf sie.

Zwar sind sie schon seit acht Tagen fast jeden Morgen mit der ersten Dämmerung von diesem oder jenem Officier oder Cadetten, namentlich von Vogel, aus der Coje geholt, um sich einen blauen Wolkenstreifen als Teneriffa, oder die aufgehende Venus als den Leuchtthurm von Sta. Cruz zeigen zu lassen, allein trotzdem zieht es sie auch heute wieder mächtig zum Deck und wirklich — diesmal sind sie nicht getäuscht.

Hoch über den ihn umlagernden Wolkenschichten schimmert die Kuppe des berühmten Pico de Teyde. Die Strahlen der Morgensonne spiegeln sich auf seinem schnee- und eisbedeckten Gipfel, der in dem Aether wie ein überirdischer Diamant erglänzt. Die Strahlenbrechung erhebt ihn so hoch über dem Horizont, daß man sich ihm ganz nahe wähnt, und doch ist das Schiff noch 25 Meilen von ihm entfernt.

Was sind jedoch 25 Meilen für eine schnellfüßige Fregatte, wie der „Seestern", noch dazu mit so günstigem Winde, der sie gegenwärtig durch die Fluten treibt! Dr. Salomo, der den Ruf eines gewiegten Mathematikers beansprucht, ermittelt aus der Fahrt und dem Curse, daß der „Seestern" heute Abend genau um 6 Uhr 22 Minuten auf der Rhede von Sta. Cruz Anker werfen wird, wenn er auch nach Vogels Angaben lauter falsche Elemente in seine Rechnung eingeführt hat. Doch „Kombüsenbesteck ist falsches Besteck", sagen die Seeleute, was in das Badegastliche übersetzt etwa so viel heißt, wie: „Der Mensch denkt und Gott lenkt." So auch hier. Kaum ist das Frühstück eingenommen, als der frische Wind abstirbt und bald völlige Windstille eintritt. Willenlos schwankt das Schiff auf den krystallenen Wogen, der Windzeiger

hängt schlaff an seiner Stange nieder und der Pik bleibt in gleicher Entfernung am Himmel gefesselt.

Die Heiterkeit macht einer allgemeinen Niedergeschlagenheit Platz, und sehnsüchtig schweifen die Blicke zu dem heißersehnten Ziel, dem man sich so nahe wähnte.

Mit dem steigenden Tagesgestirn wird die durch keinen Luftzug gemilderte Hitze unerträglich. Vergebens wird Schutz unter den Sonnensegeln gesucht; die Luft scheint zu glühen, sie beengt die Brust und doppelt wird der Wind vermißt. Noch immer strahlt der Gipfel des schneebedeckten Pik im Sonnenglanze, doch der Blick weilt jetzt gern auf ihm, da sein Wiederschein ein illusorisches Gefühl der Kühlung auf die erhitzte Atmosphäre niederspiegelt.

Der Nachmittag vergeht, mit bleiernen Füßen langsam schleichend, die Sonne sinkt, doch nicht eine Katzenpfote läuft über das Wasser. Sie entsteigt am andern Morgen der kühlen Flut und noch liegt diese wie ein Spiegel.

Die Grenze der Passatwinde ist noch nicht gänzlich überwunden, und es können immer wochenlange Windstillen eintreten. Welche schreckliche Aussicht für die Badegäste!

Doch Aeolus meint es diesmal nicht so böse. Schon am Mittag öffnet er leise seinen Mund, und ein östlicher Hauch kräuselt die Oberfläche des Meeres. Kaum merkbar zieht der Kiel seine Furche, aber mit dem Abend zeigen sich die Umrisse des Piks deutlicher und auch schon die Kegel der kleineren Vulkane tauchen aus dem Horizonte auf, die sich wie Zwerge zu den Füßen des Riesen lagern.

Es ist ein köstlicher Abend; einer jener Abende, die auf der Grenze der Tropen das Herz und den Geist erheben und erquicken und das Gemüth mit staunender Bewunderung erfüllen.

Die Sonne taucht ihre glühende Scheibe in das Meer und sendet ihre letzten Strahlen zum Zenith empor als Abschiedsgruß des scheidenden Tages. Der Himmel ist klar und durchsichtig, nur im Westen haben sich dunkle Schäferwölkchen geschart, die wie duftige Inseln im tiefblauen Aethermeer schwimmen und, goldig besäumt von der Sonne, neugierig der Scheidenden nachsehen. Allmählich färbt sich der Himmel mit anderen Tinten. Wie der Wiederschein einer mächtigen Feuersbrunst, strahlt eine glühende Krone in dunkelrothem Glanze am Horizont. An sie reihen sich in gleichen Intervallen bis zum Zenith hinauf gelbe, blaue und grüne Farbenzonen und die ganze westliche Sphäre des Himmelsgewölbes gleicht einem riesenhaften Regenbogen. Fächerförmig durchschneiden tiefblaue Strahlen das prachtvolle Colorit und vereinigen sich mit ihren Spitzen im Untergangspunkte des gesunkenen Tagesgestirns, während im dunkleren Osten die Planeten und tropischen Sternbilder in lichtem Scheine aufflammen.

Leider ist es dem Auge nur kurze Zeit vergönnt, sich an der wunderbaren Erscheinung zu weiden. In der Nähe der Tropen fehlt das trauliche Zwielicht

unserer heimischen Gegenden. Bald verschwimmen die köstlichen Farbentöne, sie erbleichen, und ein gleichmäßiges Graublau, in dem sich jetzt wie durch Zauber die ganze Sternenpracht des Himmels entfaltet, tritt an ihre Stelle.

In schweigendes Schauen versunken vermag sich das Auge von dem wunderbaren Anblicke nicht zu trennen und sucht auch nach seinem Entschwinden das Bild noch zu fesseln. Wie so oft in der zürnenden Natur, offenbart heute der Schöpfer seine Allmacht in lieblich blickender Weise. Lautlos stehen die Menschen, lautlos schaukelt sich die Fregatte auf den Wogen, als fürchte sie die heilige Ruhe der lauen Tropennacht zu stören. Es ist einer jener Augenblicke, die den Menschen der Erde entrücken, wie ein Strahl aus der ewigen Welt in die dunkelsten Falten seines Herzens dringen und als nie vergessene Erinnerung sein irdisches Leben mit dem Abglanz des Jenseits vergolden.

Doch noch hat heute die Natur den Schatz ihrer Schönheiten nicht erschöpft. Ein anderes wunderbares Bild rollt sie auf, dessen Vorläufer das prachtvolle Gemälde des Abendhimmels war.

Kurz nach Eintritt der Dunkelheit scheint der Tag wieder zu grauen. Der Glanz der Gestirne erblaßt, ein unbestimmter Schein färbt den Horizont und breitet sich am Firmamente aus. Im Anfange kaum merklich, nimmt er schnell an Helligkeit zu, concentrirt sich, formt sich in gestaltenden Grenzen und plötzlich erscheint, in weißlichem Lichte strahlend, in Lanzenform das Zodiakallicht. In schräger Lage erstreckt es sich vom Horizonte bis zum Scheitelpunkte, seine Spitze verkürzt sich bald, bald schießt sie unbegrenzt hinaus in das unendliche All, und ähnlich wie bei dem Nordlichte zucken einzelne Strahlen hoch empor, um eben so schnell wieder zu verschwinden.

Der Schein hat seinen Höhepunkt erreicht; allmählich erlischt er und nach einer halben Stunde hat die Nacht wieder ihren dunklen, sternbesäeten Mantel über dem Meere ausgebreitet.

Vergebens hat die Wissenschaft nach einer Erklärung dieser Erscheinung gesucht, doch die Phantasie der Seeleute hat sie gefunden.

Tief unten auf dem Grunde des Oceans thront Alge, die Seekönigin, in ihrem Schlosse von Korallen mit Bernsteindach. Jeden Morgen sendet sie ihre Diener, die Sonnenfische, aus, um die in die Tiefe dringenden Strahlen der Sonne zu sammeln, mit denen bei den Festen, die sie bei den Tag- und Nachtgleichen den Nymphen gibt, ihr Schloß erleuchtet wird. Allabendlich, wenn die Sonne geschieden, kehren die Diener mit ihrer Bürde zurück. Wenn dann der finstere Südwind, der Hüter des Palastes, die Thore des Behälters öffnet, strahlt der Schein der armen Gefangenen zum Himmel hinauf und bisweilen gelingt es einzelnen zu entkommen. Dann zucken sie empor mit Blitzesschnelle in die Lüfte, der Sonne nachzueilen, doch vergebens ist ihr Fliehen, zu weit schon ist jene entfernt und nicht mehr zu erreichen. Langsam erbleichend sterben sie und werden von der Nacht zu Grabe getragen.

Der andere Morgen findet alle Bewohner der Cajüte an Deck versammelt; in einer Stunde wird die Fregatte ankern. Die schöne Insel, die insula felix des Alterthums, liegt vor ihren Blicken. Aus den Waldungen und Gefilden, welche die Thäler und Abhänge der zahllosen Krater zieren, mit denen die Südseite Teneriffas bedeckt ist, tauchen hier und dort die weißen Häuser von Santa Cruz hervor. Ein hellgrüner Streifen durchsichtigen Wassers umsäumt das von schroffem Gestein starrende gezackte Ufer. Seine dunkeln Felsen steigen jäh aus der Tiefe empor, und die weißschäumende Brandung brüllt ohnmächtig an den Riesen hinauf, die ihr seit Jahrtausenden trotzen. Ueppige Vegetation wuchert auf den Gipfeln und in den Schluchten, und der über Land streifende Wind führt das duftige Aroma eines tropischen Blumenflors auf die Fregatte herüber.

Bald ist der Ankerplatz erreicht; die Bootsmannspfeifen geben schrillende Signale, die helltönende Commandostimme des ersten Officiers erschallt, wie durch Zauber schnüren sich die mächtigen Segel unter den Raaen zusammen, die Fregatte schießt in den Wind, ihr Lauf ist gehemmt und donnernd rasselt der Anker vom Bug in die Tiefe.

Der Capitän steht schmunzelnd auf dem Hinterdeck, Kurzspleiß lächelt und über das grimmige Gesicht des Bootsmanns fliegt etwas, das wie ein Freudenstrahl aussieht. Kein Wunder! Das Manöver war aber auch brillant. Das Schiff ist vier Wochen in Dienst, jedoch kein Schoot hat gehakt, keine widerspenstige Raa ist oben hängen geblieben, wie ein Dieb am Galgen, und keine Brasse ist unklar gekommen. Das passirt selten, lieber Leser, und wenn man eine frische Mannschaft an Bord hat, ist's fast ein Wunder zu nennen.

Die schwarze Liste freut sich, und das Antlitz der Cadetten erhellt ein schwacher Hoffnungsschimmer. Es liegen mehrere fremde Kriegsschiffe auf der Rhede; sie alle haben das Manöver gesehen und bewundern müssen — da wäre es doch möglich, daß eine milde Regung das Herz der strengen Vorgesetzten bewegt und das Schuldbuch vernichtet wird.

Von dem spanischen Wachtschiffe kommt ein Boot zur üblichen Bewillkommnung an Bord. Lieutenant Bölting hat die Wache und empfängt den betreffenden Officier mit seiner elegantesten Verbeugung, wird aber von einer solchen Menge Redensarten auf o und io überflutet, daß er ganz bestürzt in seiner Verlegenheit nichts weiter zu antworten weiß, als: „Ich danke Ihnen gehorsamst, Sie sind sehr freundlich." Endlich complimentirt er ihn zum Capitän hinunter; doch bisweilen hapert es auch bei den tüchtigsten Capitänen mit dem Spanischen, und es muß daher ein Dolmetscher gefunden werden. Vogel, der Vielgewandte, muß aushelfen; er gilt an Bord als gründlicher Kenner der spanischen Sprache — natürlich nur in Folge seiner eigenen Auslassungen — und der Capitän läßt ihn kommen.

„Verstehen Sie Spanisch?"

„Zu Befehl, Herr Capitän!" antwortet der Cadett.

„Dann übersetzen Sie, was der Herr sagt.“

Vogel ist im Besitz von vier spanischen Phrasen. Er denkt: „Frechheit, stehe mir bei!“ und bringt alle vier glücklich an. Die Antworten des Spaniers übersetzt er außergewöhnlich frei, aber mit einer solchen Zungenfertigkeit, daß der Capitän über die unvermutheten Sprachkenntnisse seines Cadetten ganz erfreut ist. Vogels Actien steigen, zuerst das glatte Manöver, jetzt das Dolmetschen — wenn nun der Bordarrest nicht geschenkt wird, hat der Capitän einen Stein statt des Herzens in der Brust.

Der Spanier nimmt Abschied, und Bölting empfiehlt sich ihm auf das liebenswürdigste, diesmal aber in Glacés, von denen er so eben das zweite Dutzend angebrochen.

Nachdem das Quarantäneboot an Bord gewesen und die spanische Flagge vom „Seestern“ salutirt ist, hat dieser sich Bürgerrecht erworben, und nach Tische gehen die Boote an Land. Wie geschwind diese heute fertig werden! Nicht ein Badegast läßt auf sich warten, was doch sonst fast regelmäßig geschieht. Freilich, welche Annehmlichkeiten knüpfen sich an die terra firma, wenn man so lange keinen festen Boden unter den Füßen gehabt hat! Die Traumbilder nehmen allmählich eine festere Gestalt an. Theater, Eistorte, Spazierenreiten, Südfrüchte, — das alles sind Lichtpunkte, die bis zur Landung in dunkle Nebel gehüllt, jetzt im hellsten Glanze aufleuchten und zum lockenden Genusse einladen.

Mit strahlenden Augen und klopfenden Herzen betreten die Badegäste die Insel. Verächtlich wird der Fregatte der Rücken gekehrt und im Bewußtsein der wiedergewonnenen Freiheit eine Cigarre angezündet. Sprudelnd vor Heiterkeit und Lust wandert die Gesellschaft der Stadt zu; doch die glühende Hitze und das ungewohnte, aus kleinen spitzen Kieseln bestehende Straßenpflaster setzt schnell einen Dämpfer auf. Das Verlangen nach einem schattigen Ankerplatze wird laut und man sehnt sich nach dem geschützten Hafen einer Conditorei.

Doch jetzt taucht eine Schwierigkeit auf. Der berühmte Spanier Vogel ist an Bord geblieben, weil des Capitäns Herz wider Erwarten nicht so schnell weich geworden, und leider will keiner der begegnenden Insulaner das Wort conditoria verstehen, obwohl es mit der verschiedensten Accentuation ausgesprochen und von der geistvollsten Mimik begleitet wird.

Der Prediger holt sein bestes Latein aus der Tiefe des Gedächtnisses; Horaz hätte ihn drum beneidet, Zumpt wäre blaß geworden vor Aerger — nein, vor Neid wollte ich sagen, über die eleganten Constructionen, allein die Bewohner der glücklichen Insel stehen auf zu niedriger Culturstufe. Weder der Accusativ cum Infinitiv, noch der Ablativus absolutus beschleunigen das Verständniß, alles gleitet spurlos von den Köpfen der Guanchensprößlinge ab und selbst, daß der Doctor ut mit dem Indicativ construirt, hilft nichts.

Da erspähen die Herren endlich ein Schild, das den Namen Café

Français trägt. Sie sind aus aller Noth; hier ist endlich unter all den Larven eine fühlende Brust, denn im Französischen hat man es doch wenigstens bis zu den unregelmäßigen Zeitwörtern gebracht. Das Café wird schleunigst geentert, leider ist aber nichts darin französisch, als die Aufschrift des Schildes, aber es giebt doch wenigstens Fruchteis, und das versöhnt bei 30 Grad Wärme selbst das ärgerlichste Gemüth.

Ich will nicht verrathen, wie viel Portionen vertilgt wurden, weil man mich sonst leicht für einen Verläumder halten könnte, und ich will deshalb die Zahl nur mit dem algebraischen Zeichen ∞ andeuten. Aber fidel wurde die Gesellschaft außerordentlich, und als nun wirklich Vogel gegen Abend den Lohn für seine Dienste erhielt und auch einige der andern Cadetten erfuhren, daß der Capitän keinen Stein in der Brust trug, da war der Jubel groß und das Café français wurde förmlich auf den Kopf gestellt.

Nach Sonnenuntergang wird natürlich die Alameida aufgesucht, wo die ganze schöne Welt von Sta. Cruz lustwandelt. Ein Privilegium der Seeleute, besonders aber der Seeofficiere, ist die große Leichtigkeit, mit der sie die Schranken der Etikette durchbrechen und sich an fremden Orten einbürgern. Ihre Uniform ist eine Empfehlung, die ihnen ohne weiteres Zutritt zu jeder Gesellschaft gestattet, und Blödigkeit gehört nicht zu ihren Fehlern. Sie wissen, daß ihres Bleibens nicht lange, und müssen, wollen sie überhaupt vom Leben etwas haben, die Gelegenheit auf das Beste benutzen. Sie schließen daher viel leichter Bekanntschaften, als andere Menschen, und fühlen sich im Augenblicke heimisch. Ihr offenes gerades Wesen, das sich nicht hinter leeren Anstands- und Höflichkeitsphrasen versteckt, gewinnt; man kommt ihnen mit gleichen Gefühlen überall entgegen, und so wird das Verhältniß bald ein so herzliches, als ob man sich Jahrelang gekannt hätte.

So auch hier; die überhaupt geselligen Inselbewohner, welche in ihrer Abgeschlossenheit jeden Besuch vom Festlande mit Freude begrüßen, nähern sich auf das freundlichste. Nach kurzer Zeit haben sich die verschiedenen Familien der einzelnen Herren bemächtigt, es wird in französisch und englisch geradebrecht und gestikulirt, und Vogel bringt seine vier Phrasen überall geschickt an.

Nach dem Spaziergange werden die Gäste mit nach Hause genommen, man amüsirt sich köstlich, drückt sich beim Abschiede herzlich die Hände, und mit den jungen Damen wird in der Geschwindigkeit verabredet, nächstens einen Ball an Bord der Fregatte zu haben.

Diese Verabredung wird aber höchst leichtsinniger Weise von Seiten der Officiere getroffen, denn sie haben einen Hauptfactor nicht mit in Rechnung gezogen, der ihnen leicht einen Strich durch letztere machen kann. Ein Ball an Bord ist zwar etwas ganz Absonderliches, Reizendes, Schönes und Originelles, und ich darf nach meinen Erfahrungen behaupten, daß jede Dame, die einen solchen mitgemacht, mir darin beistimmen wird; allein leider gibt es erste Offiziere in der Welt, die anders denken und immer erklärte Feinde

solcher das ganze Schiff in Aufruhr bringender Festlichkeiten sind. Und nun gar Kurzspleiß, dieser erste Officier par excellence, der schon am Lande jeder Dame hundert Schritte aus dem Wege geht, wenn sie nicht wenigstens das achtzigste Lebensjahr überschritten hat — er sollte seine Zustimmung zu einem Balle an Bord, zu einem leichtfertigen Tanze auf dem Hinterdeck Sr. Maj. Fregatte „Seestern" geben? Verblendete Menschen, wie wollt ihr das wohl fertig bringen?

Ein Ball an Bord.



Also doch! rufen die Leser bei der Ueberschrift aus. Ja wohl! Mit Hinterlist, Ränken und Tücke ist es gelungen, und **Kurzspleiß** ist endlich einer allgemeinen Verschwörung als Opfer gefallen. Nun früher oder später wird die Nemesis die Missethäter ereilen, denen leider auf Schleichwegen gelang, was sie auf geraden Pfaden nicht zu erzielen vermochten.

„Das fehlte auch noch, Sr. Maj. Hinterdeck durch leichtfertige Polkas und Walzer zu entweihen; ja wenn es noch Backbordseite allein wäre, aber auch das geheiligte Steuerbord — nein, wahrhaftig, der ganze Dienst geht zu Grunde. Und nun wohl gar die schönen blanken Kanonen forträumen und die Politur ruiniren, — Gott bewahre! das ist ja unerhört!"

Einen Augenblick mäßigt sich der Sturmschritt — ein Gedanke blitzt durch den Kopf: „Die schwarze Liste hätte freilich auf Wochen wieder lohnende Beschäftigung" — doch da braust er wieder hin: „Unmöglich! das schöne Deck und die Kanonen und der Dienst! Nein und abermals nein!"

Armer Kurzspleiß, hättest du ahnen können, daß dieser Entschluß keine vierundzwanzig Stunden vorhalten und sich in das gerade Gegentheil verwandeln würde; hätte dir jemand gesagt, daß zwei Augen dies bewirken sollten, und zwar die schwarzen Augen eines jungen Mädchens, — Himmel! ich hätte es niemand rathen wollen, heute auch nur etwas dem Aehnliches anzudeuten.

„Herr Capitänlieutenant möchten die Güte haben, zum Herrn Capitän hinunterzukommen", meldet **Kattblock** ehrerbietigst.

„Lieber Kurzspleiß, ich muß Sie leider um etwas bitten, mit dem ich Sie gern verschont hätte, aber die Umstände zwingen mich dazu. Sie wissen, der Gouverneur gibt morgen unserem Officiercorps ein officielles Diner. Seit heute ist mein altes Leberleiden wieder stärker aufgetreten, und der Doctor hat mir strenge Schonung auferlegt. Da müssen Sie mich schon vertreten, weil es dienstlich ist."

Der erste Officier sieht den Capitän erschreckt an; eine trübe Wolke fliegt über sein Gesicht. Diner! Ja, wenn es sich nur um das Essen handelte, aber was für furchtbare Sachen hingen damit zusammen! — Positiv: Unterhaltung in Spanisch — unmöglich; Comparativ: Toaste — Horreur für jeden Seeofficier; Superlativ: eine Dame zu Tisch führen und stundenlang an ihrer Seite sitzen — vollständige Verzweiflung. Schon der bloße Gedanke macht den armen Kurzspleiß schaudern, aber es ist Dienst, und er verläßt mit stillschweigender Verbeugung die Cajüte des Capitäns, der ihm lächelnd nachsieht.

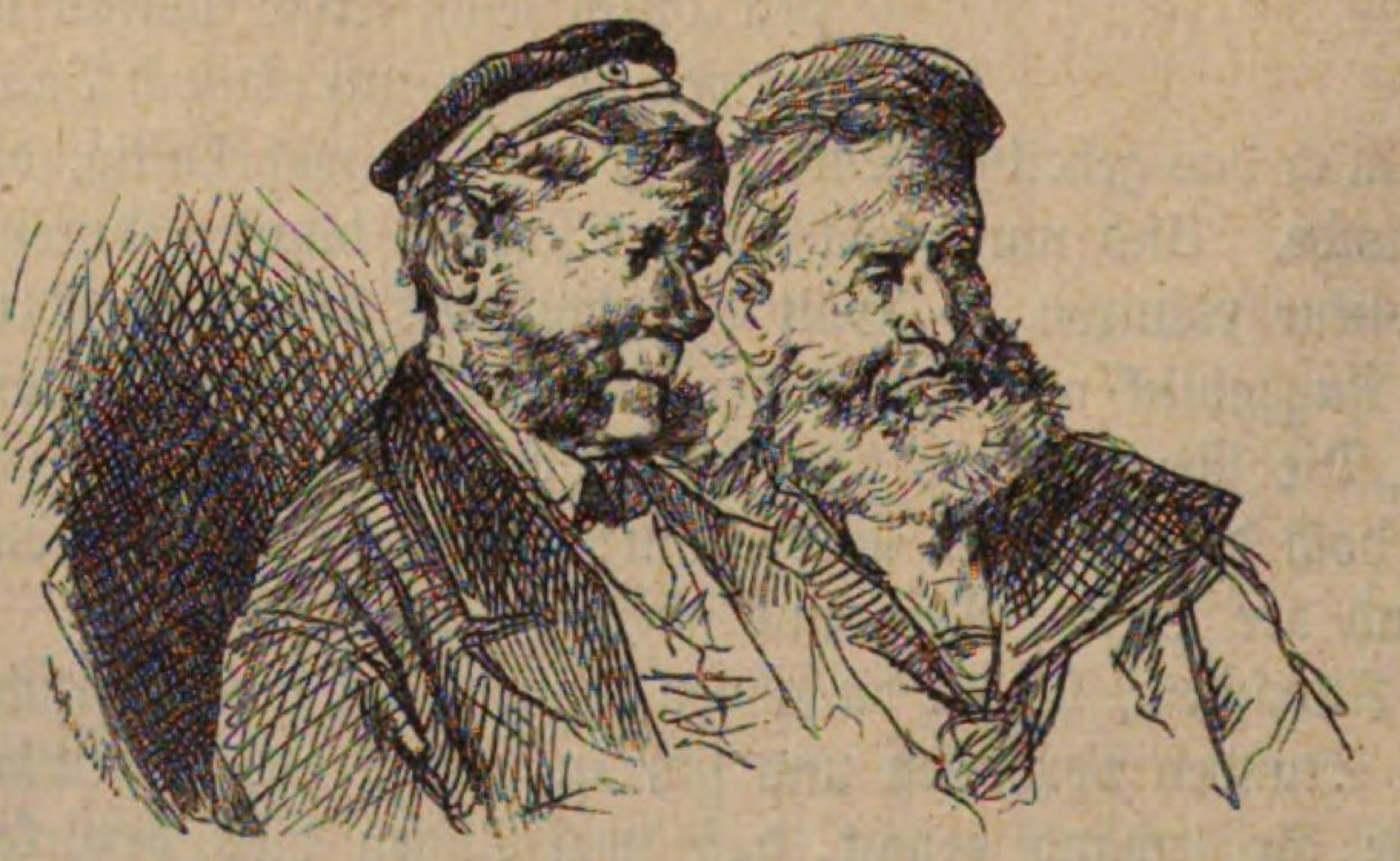
Als Vogels Wache zu Ende ist, warnt er die ablösenden Kameraden: „Paßt auf vor Böen, Barometer sehr tief — 120 Schritt in der Minute!"

Drei tiefe Falten auf der Stirn des Bootsmannes geben der Stimmung des ersten Officiers auf dem Vorderdeck Ausdruck. Die Schiffsjungen gehen ihm sorgsam aus dem Wege und flüstern sich zu:

„Es giebt schlecht Wetter; er hat drei Reffe eingesteckt."

Der gefürchtete Moment ist erschienen. In Kurzspleiß Mienen spricht sich eine wehmüthige Resignation aus; er scheint eine Ahnung zu haben, daß dieser Tag für sein Leben verhängnißvoll werden wird. Eine besondere Unruhe hat sich seiner bemächtigt, die er vergebens zu bekämpfen sucht.

„Was er nur hat!" äußert der Bootsmann gegen den alten Schramm,



„er ist zumtal verändert. Heute bei der Musterung kein einziger auf die schwarze Liste, und ich gebrauche sie doch so nothwendig."

Schramm schüttelt den grauen Kopf. „Hm!" erwidert er, „er muß krank sein."

Als Kurzspleiß an der Spitze des Officiercorps das Empfangszimmer des Gouverneurs betritt, flimmert es ihm vor den Augen. Der Boden schwankt unter seinen Füßen, denn da stehen sie alle verkörpert vor ihm — die schweren Träume der vergangenen Nacht. Eine einzige Uniform, sonst nur weibliches Geschlecht. Wohin er blickt, überall Crinolinen, tanzende Fächer, blitzende Augen, bei deren Kreuzfeuer es ihm siedend heiß wird. Doch das ist nur der Beginn der Tortur. Jetzt geht's an die Vorstellung: Signorita Dolores, Candellaria, Incarnacion, und noch eine ganze Reihe spanischer Kalendernamen — ein volles Dutzend und dazu lauter junge Mädchen, eine immer schöner, als die andere, und — Spanierinnen. Um aber den bittern Kelch bis auf die Hefe zu leeren, hört er sich von einer der Damen plötzlich in fließendem Englisch angeredet. Damit ist seine letzte Hoffnung zertrümmert, durch seine Unkenntniß der spanischen Sprache der Unterhaltung überhoben zu sein. Erschreckt blickt er der Sprecherin in die Augen — armer Kurzspleiß, damit ist dein Schicksal besiegelt!

Zwanzig Jahre lang hast du mit Sturm und See gekämpft und bist als Sieger daraus hervorgegangen. Unerschrocken hast du stets der Gefahr ins Auge geschaut, und deine Wimpern haben nie gezuckt, wenn der Orkan die Masten wie Rohr bog oder feindliche Geschosse Tod und Verderben um dich sprühten. Die See war deine Heimat, das Schiff dein Haus, dein Glück, dein Stolz. Und nun, welch wunderbares Gefühl beschleicht dein Herz, wie erbebt es unter dem Einflusse jenes strahlenden Blickes! Wie zauberisch klingt der Ton ihrer Stimme und zittert in deinem Innern nach! Eine ungeahnte Welt erschließt sich dir, du hast erkannt, daß es Schöneres auf Erden gibt, als du bisher geglaubt, der Blitz aus zwei dunkeln Augen hat es dich gelehrt. — Armer „Seestern"! wie bedaure ich dich! Dein erster Officier ist verliebt!

Das schöne Deck, die blanken Kanonen, der Dienst, der ganze „Seestern" — alles, alles ist vergessen; für die Ballactien beginnt eine reißende Hausse. Und wenn es noch natürlich zugegangen wäre; aber nein — der arme Kurzspleiß ist nur das Opfer einer hinterlistigen Intrigue, eines schändlichen Complottes geworden! Selbst die Krankheit des Capitäns ist fingirt, auch er hat Theil an der Verschwörung, die im Verein mit den Officieren von den jungen Damen nur angezettelt ist, um den Ball zu Stande zu bringen. Es galt, den ersten Officier an Land zu locken und ihn der dämonischen Macht feuriger Mädchenaugen zu überliefern. Ach! der Plan gelang nur zu gut.

Man geht zu Tisch. Der Gouverneur bittet Kurzspleiß, seine Tochter zu führen — sie ist es, Dolores, die Schönste der Schönen, deren Augen ihn bezaubern. Schon nach wenigen Minuten macht er die Entdeckung, daß junge Mädchen bisweilen doch nicht eine so üble Gesellschaft sind und einem noch viel Schlimmeres passiren kann, als der Tischnachbar eines so reizenden Geschöpfes zu sein.

Dann und wann drängt sich auch das Bild des „Seestern" vor sein geistiges Auge und stört die Unterhaltung. Als er von Bord fuhr, sah er, daß die

Großoberbramraa nicht ganz gerade hing, und dies fällt ihm jetzt schwer auf das Herz, aber — da trifft ihn wieder ein Blitz aus den dunkeln Augen und nimmt seine ganze Seele gefangen. Das Bild des „Seestern" verblaßt immer mehr und verschwindet endlich ganz. Stück für Stück löst sich die harte Rinde, die ein zwanzigjähriger Kampf mit den Elementen, die strengen Formen des Seedienstes und eine misverstandene Auffassung des Lebens um das ursprünglich so gute und warme Herz gelegt. Der Wiederschein innerlicher Zufriedenheit verschönt die männlichen Züge des wettergebräunten Gesichtes, das sonst so ernste Auge leuchtet im Glanze eines aufblühenden Glückes, und die Worte fließen ungezwungen und herzlich von den Lippen. Die Macht weiblicher Schönheit und Liebenswürdigkeit hat sich hier wieder bewährt, und triumphirend läßt Dolores ihre Blicke über die Gesellschaft schweifen, die eine so schnelle Wandelung kaum zu begreifen vermag. Der Ball ist gesichert, und die junge Welt schwimmt in Entzücken. Frohsinn und Heiterkeit herrschen überall, und Kurzspleiß droht Vogel im Spanischen Concurrenz zu machen, — so viel hat er heute gelernt.

„Hasta mañana!" flüstert ihm eine melodische Stimme zu, als sich die Gesellschaft trennt. Ob ihr der Sieg wohl so leicht geworden? Das Zittern ihrer Hand in der seinigen, die er ihr nach spanischer Sitte zum Abschied reicht, verräth das Gegentheil.

„Hasta mañana!" — „auf morgen!" — erwidert er fast unbewußt und wandert träumerisch zum Hafen. Der Gruß klingt so wunderbar in seinem Herzen nach. „Auf morgen!" sagte sie — und der Ball ist doch erst übermorgen.

Als abends um neun Uhr die Hauptronde gegangen ist, äußert der Bootsmann gegen Schramm:

„Du hast Recht, er ist krank: der Lampenwächter ließ die Laterne fallen, so daß ein großer Oelfleck ins Zwischendeck kam, und er hat nichts gesagt."

Schramm schüttelt schweigend den Kopf, auf der Stirn des Bootsmannes zeigen sich die drei Falten, er seufzt: „Und ich brauche so nothwendig schwarze Liste!"

Mürrisch sucht er seine Coje auf.

Am andern Tag herrscht ein überaus geschäftiges und bewegtes Leben an Bord. Alles schwirrt und fliegt durcheinander, und der ganze „Seestern" scheint auf den Kopf gestellt. Ueberall lachende und fröhliche Gesichter und lustige Scherzreden.

Nur der Bootsmann ist ernster denn je. Er fährt nun zwanzig Jahre mit Kurzspleiß zur See; er ist sein Bursche gewesen, als jener noch Cadett war, er ist ihm, wie ein treuer Hund, von Schiff zu Schiff gefolgt, er glaubt ihn inund auswendig zu kennen — aber heute wird er vollständig an ihm irre. Keine Musterung, keine schwarze Liste, kein Exercitium — sondern nur Vorbereitungen zu einem wirklichen Balle auf Sr. Majestät Hinterdeck — und der erste Officier offenbar als einer der am meisten dabei Interessirten mitten dazwischen!

Ein wehmüthig schmerzlicher Zug, der in classisches Latein übersetzt etwa: „Et tu Kurzspleisse!“ gelautet haben würde, lagert auf seinem Gesichte, und er nimmt mit dumpfer Resignation die Befehle seines so traurig verwandelten Vorgesetzten entgegen.

Und nun geht's an die Ausführung. Sämmtliche Geschütze des Hinterdecks werden nach vorn gebracht und dadurch ein freier Raum von gewaltigen Dimensionen geschaffen. Die hoch darüber ausgespannten Sonnensegel dienen als Schirmdach des improvisirten Ballsaals, zu dessen Ausschmückung der reiche Flaggenschmuck des Schiffes benutzt wird. Mit gewähltem Geschmack und symmetrischer Farbenstellung bilden die geschickten Hände der Seeleute aus ihm Vorhänge, Draperieen und Festons. Das Gangspill gibt den Unterbau für eine Pyramide von blitzenden Waffen her, und von der Decke des Sonnenzeltes schweben Kronleuchter herab, die kunstvoll aus Bajonetten hergestellt sind.

So entsteht aus dem vereinigten Wirken bald ein prachtvoller Salon der, in seiner Originalität und seinem blendenden Farbenschmuck namentlich bei Beleuchtung einen feenhaften Eindruck macht. Mit unermüdlichem Eifer hat Kurzspleiß alles selbst angeordnet und überwacht und dabei einen Geschmack und Schönheitssinn entwickelt, der wahrhaft überraschend ist.

Doch wie auch der schnell wieder genesene Capitän ihm darüber Elogen macht, der erste Officier selbst ist mit seinem Werke noch nicht zufrieden. Es fehlt noch etwas Wesentliches — Blumen und Sträucher zur Herstellung einer künstlichen Laube um ein Bassin, aus dem eine Fontaine hervorspringen und eine erfrischende Kühle verbreiten soll. Der Capitän findet die Idee zwar sehr schön und genial, vermag aber noch nicht einzusehen, wie sie zur Ausführung gelangen soll. Doch Kurzspleiß entwickelt sie ihm bald sehr klar.

Eine große Deckwaschbalje, deren ursprüngliche Bestimmung natürlich durch Blumen zu verdecken ist, wird über der kleinen Luke aufgestellt, die hinten vom Oberdeck in die Cajüte des Capitäns führt. Dann wird der Schlauch der großen im Zwischendeck placirten Feuerspritze außenbords herum, in ein Fenster der Cajüte wieder hineingeführt und durch den Boden der Balje geleitet, wo das eingeschraubte Spritzenrohr als Fontaine wirken soll. Die schwarze Liste pumpt, und so ist das Angenehme mit dem Nützlichen vereint.

Doch die Hauptsache sind Blumen, und sie müssen nothwendig beschafft werden. In der Stadt gibt es zwar keine Gärten, — aber glücklicher Weise erinnert sich Kurzspleiß, gestern auf dem Vorhofe des Gouvernementgebäudes eine reiche Orangerie in Töpfen bemerkt zu haben, und hält es daher für das Angemessenste, selbst an Land zu fahren und um diese zu bitten. Dem Capitän gefällt der Vorschlag sehr gut, und er bietet Kurzspleiß seine Gig an, damit er schneller hinkommt.

Als der Bootsmann den ersten Officier an Land fahren sieht, glaubt er kaum seinen Augen zu trauen. Das geht wahrhaftig nicht mit rechten Dingen zu. Sonst ist er, so lange das Schiff in Dienst war, nie an Land gegangen,

und jetzt zwei Tage nach einander, — heute sogar mit weißen Glacés, — Bölting, du bist glänzend gerächt!

Leider bin ich nicht Zeuge von dem gewesen, was im Hause des Gouverneurs verhandelt wurde und kann deshalb nichts darüber verrathen. Nur so viel weiß ich. Die Gig kam sehr spät an Bord zurück; Kurzspleiß hatte in



Gesellschaft von Fräulein Dolores über eine Stunde lang die betreffenden Orangeriebäume ausgesucht. Auch soll beim Abschiede ihre Hand in der seinigen weniger gezittert, dagegen das „Hasta mañana!“ sehr freudig geklungen haben und von einem bezaubernden Lächeln begleitet gewesen sein. Doch letzteres hat Vogel mir erzählt, und ich will deshalb nicht darauf schwören.

Der Balltag bricht endlich an und findet bald sämmtliche Officier- und Cadettenburschen in angestrengtester vielseitiger Thätigkeit. Fracks werden gereinigt, Säbel geputzt, Handschuhe geweitet und gekreidet, weiße Westen geborgt und der Filz an den abgeschabten Stellen der Hüte neu aufgekratzt. Der Schreiber, ein früherer Apotheker, ist eine sehr gesuchte Persönlichkeit; man traut ihm allerlei wohlriechende Toilettenkünste, wie Pomade &c. zu.

Bölting hat schon am Abend vorher in seiner Kammer eine lange Conferenz mit ihm gehabt und ist dadurch in den Besitz eines längstersehnten Geheimnisses gekommen. Der Schreiber hat semmelblondes Haar, aber sein kleiner Schnurrbart zeigt stets das prachtvollste Kastanienbraun, das den Neid des „schönen Adolph“ erweckt, bei dessen impertinenter Bartfärbung der Bleikamm nur höchst

zweifelhafte Wirkung ausübt, während sie nach einem andern Versuche sogar grün wurde.

Jetzt hat er das Geheimmittel erfahren. Pulverisirter Kalk und Bleiglätte werden zu gleichen Theilen mit Wasser zu einer weichen Salbe gemischt und der Bart damit bestrichen. Man läßt die Salbe drei bis vier Stunden darauf sitzen, bis sie ganz trocken ist und reibt sie dann mit den Fingern aus. Das ausgebürstete Haar wird dadurch unfehlbar schön braun gefärbt. Die ätzende Salbe darf jedoch nicht mit der Haut in Berührung kommen, warnt der Schreiber, und muß unter allen Umständen trocken zerrieben werden, weil Anwendung von Wasser sie zäh wie Leim macht. Bölting verspricht sich alles genau zu merken, und beschließt, da er die Vormittagswache hat, das Experiment in den Stunden von 12—3 Uhr vorzunehmen, damit er, wenn um 5 Uhr die Gesellschaft anlangt, als vollendeter Adonis hervortreten kann. Der Schreiber verspricht die Salbe gegen 11 Uhr in die Kammer zu setzen und gelobt tiefes Stillschweigen. In Gedanken an die bevorstehenden Eroberungen vergeht Bölting die Wache sehr schnell. Armer Adolph, wer dir gesagt hätte, daß du nichts von dem Balle haben, sondern mit zerrissenem Gemüthe kummervoll in deiner Kammer sitzen würdest, während über deinem Kopfe nur Lust und Frohsinn herrschte!

Eine sehr schlechte Einrichtung an Bord der Schiffe, die schon oft zu Inconvenienzen geführt, ist die, daß man durch die dünnen Zwischenwände der Kammern jedes Wort verstehen kann, was in dem benachbarten Raume nicht ganz leise geflüstert wird. So will es Böltings böses Schicksal denn auch, daß der nichtsnutzige Vogel in der nebenanliegenden Cadettenmesse sitzt und die ganze Unterredung Wort für Wort mitanhört.

Andern Morgens, kurz bevor der „schöne Adolph" von der Wache abgelöst wird, schlüpft geheimnißvoll eine Gestalt in seine Kammer. Aus einem mit verdächtiger Flüssigkeit angefüllten Fläschchen gießt sie etwas in eine weißliche Mischung, die in einer Tasse auf dem Pulte steht, und rührt sie sorfältig um. Dann schweift ihr Auge prüfend in der Kammer umher. Ha! da ist das Gesuchte, die Schwefelholzdose. Der Deckel fliegt herab, zwei mit jener verrätherischen Flüssigkeit befeuchtete Finger fahren über die Köpfe der Zündhölzer. Die Dose wird sorgfältig an ihren Platz zurückgestellt, und die Gestalt des Verbrechers verschwindet ebenso geräuschlos, wie sie gekommen.

Gegen drei Uhr hält Kurzspleiß noch einmal Revue und Generalprobe ab. Der Ballsaal ist prachtvoll, doch das Gelungenste unstreitig die Baumgruppe um die Fontaine und diese selbst. Die schwarze Liste pumpt Probe, der Strahl steigt über 10 Fuß und fällt als feiner kühlender Staubregen in das Bassin zurück.

Allmählich erscheinen die Officiere in Balltoilette auf dem Oberdeck, nur Vogel hält sich merkwürdiger Weise und scheinbar unmotivirt in der Batterie und zwar in der Nähe des Decksglases auf, das Böltings Kammer erhellt. Raffinirter Bösewicht, dein schwarzer Plan gelingt nur zu gut!

Bölting hat den lockigen, dichten Bart sorgsam eingesalbt. Nach dreistündiger Zurückgezogenheit in seiner Kammer, die er durch schöne Bilder der nächsten Zukunft versüßt, hält er es an der Zeit, die getrocknete Salbe auszureiben. Hilf Himmel! sie sitzt fest wie Kitt. Nun, sie muß noch trocknen. Eine halbe Sunde vergeht, da schlägt die Uhr 4. Das Reiben beginnt von neuem, aber leider wieder ohne allen Erfolg — Vogels Leimwasser thut seine Dienste. Auf einmal wird es stockfinster in der Kammer — Vogels Fuß ruht auf dem Decksglase. Vergebens klopft Bölting verzweiflungsvoll mit dem Stiefelknecht gegen das Deck, der malitiöse Fuß weicht nicht. Bölting greift nach den Schwefelhölzern, um Licht anzuzünden — umsonst; Stück für Stück versagt. Er öffnet die Kammerthür ein wenig und ruft krampfhaft nach seinem Burschen — aber der Bursche ist von Vogel im Auftrage des ersten Officiers ans Land geschickt, um ein in Bestellung gegebenes Blumenbouquet zu holen. Jetzt endlich verläßt der Fuß das Glas, aber nach einigen Minuten kehrt er wieder darauf zurück. Die Tortur wächst immer mehr. Drei Trommelwirbel und die Klänge der spanischen Nationalhymne verkünden die Ankunft des Gouverneurs und seiner Damen — — und Bölting sitzt noch immer mit dem geleimten Barte in der Kammer. Endlich kommt auch der Bursche wieder, es werden frische Schwefelhölzer geholt, aber der Spiegel, der so treue Freund, bestätigt nur die schreckliche Wahrheit. Wo die infame Salbe von dem Haar abgeht, ist dasselbe zwar wunderschön braun, aber zu drei Viertheilen geht sie nicht ab, das ist ja gerade das Traurige. Adieu, du schöner Ball! Armer Bölting! Thränen der Wuth treten ihm ins Auge, aber was hilft es, die Eitelkeit erhält ihre Strafe. Ein plötzliches Unwohlsein soll als Entschuldigung dienen, als jedoch Dr. Salomo helfend einschreiten will, wird er vor verschlossener Thür schnöde abgewiesen. Gott weiß, wie es zugeht, aber nach einer halben Stunde kennt das ganze Schiff den wahren Sachverhalt.

Armer Adolph! Die Lehre war bitter, aber heilsam. Sie hat dich tief verletzt, aber dich auch von einem unmännlichen Fehler befreit. Daß du jetzt ein tüchtiger Officier geworden und allgemein geachtet bist, verdankst du jener Salbe und Vogels Malice.

Der Ball war glänzend. Alles was junge Damen und Herren sich Schönes und Gutes von einem solchen Feste versprechen können, sah ihr Herz erfüllt. Trotz des gebrochenen Spanisch, das mit Hilfe der Wörterbücher, die jeder Officier unter dem Arme trug, die Unterhaltung vermittelte, gab es eine ganze Reihe gebrochner Herzen, denn ungestraft sieht kein Deutscher tief in die Augen einer schönen Spanierin. Und schön sind die Damen von Teneriffa — es gibt dort überhaupt keine häßliche — schön wie die Houris; ob aber auch so gut, so lieb und treu wie unsere deutschen Mädchen — ich glaube nicht.

Der Capitän eröffnet mit der Gemahlin des Gouverneurs den Ball, Kurzspleiß folgt mit Fräulein Dolores.

Dem Bootsmann, der an Backbord durch die Flaggenvorhänge schaut,

stehen bei dem Anblick die Haare zu Berge. Sein erster Officier tanzt! Aus „zumtaler" Verzweiflung geht er mit Schramm in seine Kammer. Beide lassen sich während des ganzen Balles nicht mehr an Deck sehen, sondern ertränken schweigend ihren Kummer in einem Glase „Grog", der nicht zu stark von Wasser ist.

Das Fest dauert bis tief in die Nacht. Den ersten Officier sieht man sehr oft in der Nähe der Fontaine neben Fräulein Dolores sitzen. Diese wird offenbar durch das Tanzen sehr echauffirt und schlägt deshalb verschiedene Engagements aus. Sonst scheint sie sich jedoch außerordentlich wohl zu befinden und auch von Kurzspleiß Unterhaltung sehr befriedigt zu sein. Diese wird meistentheils in englischer Sprache geführt, doch scheint Kurzspleiß auch Fortschritte im Spanischen zu machen; denn Vogel versichert mich, er habe beim Vorbeitanzen ganz deutlich die Worte Carissima Dolores vernommen, und da nur der erste Officier neben der Dame gestanden, so müsse er sie nothwendig gesprochen haben.

Als der Gouverneur endlich aufbricht, zeigen die betrübten Mienen aller Gäste, wie ungern man sich von einander trennt; doch es ist ja das traurige Schicksal des Seemanns, immer dann fort zu müssen, wenn er beginnt sich wohl zu fühlen.

Am andern Morgen mit Tagesanbruch wird das Oberdeck abgeräumt. Wasser, Sand und Steine vertilgen die letzten Spuren des schönen Festes, und zur Musterungszeit hat der „Seestern" wieder sein ernst kriegerisches Aussehen gewonnen. Der Dienst geht seinen alten Gang, die Routine tritt wieder in ihr Recht, und nichts erinnert mehr an den gestrigen bedeutungsvollen Abend. Nichts? Doch etwas! Bei der Musterung verkündet Kurzspleiß Amnestie für die gesammte schwarze Liste. Der Bootsmann wird schwindelig und findet seinen ersten Officier unbegreiflich. Ich aber, geneigte Leserinnen, fand es sehr begreiflich und habe es ihm oft nachgemacht, wenn Freude mein Herz bewegte oder ein langersehnter Brief aus der Heimat gute Nachricht brachte. Es ist gar zu schön, andere glücklich zu machen.

Marinecavallerie.



Wer hätte wohl längere Zeit in Teneriffa verweilt, ohne seinem berühmten Pik einen Besuch zu machen, jenem gigantischen Wahrzeichen, das die Natur einst unter welterschütternden Zuckungen aus der Tiefe des Oceans bis an den Saum der Wolken hob, durch welches Jahrtausende lang die überkochende Masse des flüssigen Erdkerns sich zischend und brausend in das Meer ergoß, das aber schon seit Jahrhunderten schweigend ruht und einer üppigen Vegetation gestattet hat, in ungestörter Arbeit bis zur Grenze des ewigen Schnees einen grünenden Teppich um sein zerklüftetes Aeußere zu weben.

Ein stummer Zeuge urweltlicher Umwälzungen steht er da, der gewaltige Berg, ein Symbol der Allmacht, vor der der Mensch demüthig sein Haupt neigt, eines der großen Räthsel der Schöpfung, das wir vergebens zu lösen, aber wenigstens, wenn sich Gelegenheit bietet, aus nächster Nähe zu betrachten suchen.

Naturforscher, Touristen par excellence, gelegentliche Besucher der Insel — alles drängt zum Pik, wär's auch nur, um sagen zu können: „Ich war oben."

Es kann deshalb kein Wunder nehmen, daß das Pikfieber auch unsere Freunde vom „Seestern" erfaßte und daß mit praktischer Schnelligkeit der Plan ins Werk gesetzt wurde.

„O weh!" höre ich verschiedene Leser seufzen, „jetzt wird uns wieder eine Pikreise aufgetischt."

Leider haben Sie Recht, Verehrte, indessen, wenn ich zu den hunderten

bereits existirender Beschreibungen noch eine füge, so hoffe ich wenigstens einen neuen Gesichtspunkt zu eröffnen, den selbst Humboldt unerwähnt ließ, — Marinecavallerie.

Die Reisegesellschaft bestand etwa aus 10 Personen, Seeofficieren, Badegästen und Cadetten, der unvermeidliche Vogel als hervorragender Spanier natürlich unter ihnen. Der arme Bölting hat renoncirt, die Bartgeschichte ist noch in zu frischem Andenken, und Kurzspleiß — nun er kann wohl abends mit dem Capitän einige Stunden zum Gouverneur gehen, aber zwei bis drei Tage vom Schiffe fort, wo bliebe da der Dienst!

Dr. Salomo arrangirt die Partie, und Vogel ist sein Adjutant, da die Insulaner doch nicht so classisch gebildet sind, um das Latein des Doctors zu verstehen.

Anfänglich will dieser Wagen nehmen, stößt aber bei der seemännischen Majorität auf so entschiedene Opposition, daß er den Gedanken aufgeben muß.

In einem geschlossenen Wagen zu sitzen, ist dem Seemanne ein schrecklicher Gedanke; es beengt ihn und flößt ihm Furcht ein. Die Bewegungen machen ihn seekrank, in beständiger Besorgniß umzuschlagen, sitzt er mit ausgebreiteten Armen und hat keinen ruhigen Augenblick, bis er sich wieder in freier Luft befindet.

Mit Ausnahme des Doctors stimmten daher alle für das Reiten, und obwohl diesen eine trübe Ahnung beschleicht, muß er sich fügen. Das Pferd ist nämlich für den Seemann dasjenige Instrument, dessen er sich nach einem Schiffe oder Boote am liebsten zur Fortbewegung bedient. Schon der Name besitzt für ihn etwas Heimisches. Wagen und Kutschen gibt es nicht an Bord, aber desto mehr Pferde an den Raaen, wenn sie auch nur von Tauwerk gefertigt sind. Wie oft hat er bei Nacht und Sturm zwar nicht sehr bequem, aber sicher auf ihnen geritten!

Am liebsten nimmt er hartmäulige Thiere, bei denen er tüchtig an den Brassen reißen kann, hauptsächlich fühlt er sich aber auf einem Pferde wohl, weil er sich in freier Luft befindet und um sich schauen kann.

Am nächsten Morgen stehen die Rosse und Maulthiere bereit. Ihr Aussehen beruhigt den Doctor sehr; allem Anschein nach sind sie keine Durchgänger, die herabhängenden Ohren, das schläfrige Auge und die durchscheinenden Rippen sprechen für eine lammfromme Gesinnung.

Unter Benutzung von Eckfsteinen und Treppen gelingt das Aufsitzen, und die Gesellschaft begibt sich unter Führung der nebenherlaufenden Treiber auf den Weg. In Ermangelung von Sporen hat sich jeder mit einer kecken Reitgerte bewaffnet, und Vogel an der seinigen noch eine scharfe Spitze angebracht, — der Schelm, er hat schon wieder Streiche im Kopf. Als die Hufe auf dem Straßenpflaster ertönen, öffnen sich die Fensterschalter, und neugierige, schwarze Augen blitzen aus den Mantillen hervor. Welcher Reiter besäße unter solchen Umständen nicht die verzeihliche Eitelkeit, ein wenig mit dem Pferde

zu kokettiren! Es will nur nicht recht gehen, die Thiere sind zu fromm. Doch seht! der Doctor, hinter dem Vogel reitet, bekommt es fertig. Das Pferd wird plötzlich lebendig, schlägt hinten und vorn aus, steigt kerzengerade in die Höhe und scheint auf den Hinterbeinen gehen zu wollen. Der arme Doctor wird leichenblaß: als der Sattelknopf nicht mehr ausreicht, umklammert er krampfhaft den Hals seines Thieres und erwartet mit geschlossenen Augen sein Schicksal. Seine bangen Ahnungen beginnen sich bereits zu erfüllen, und doch ist er sich bewußt, dem Pferde keinerlei Anlaß zu solchen Tollheiten gegeben zu haben. Einer der Treiber reißt endlich das Thier am Kopf nieder und da Vogel inzwischen bei Seite geritten ist und es dessen Stachel nicht mehr fühlt läßt es sich auch bald beruhigen. Der Doctor wischt sich den Angstschweiß ab: einen Augenblick denkt er daran, zurückzubleiben, aber die Blamage wäre doch zu groß, und mit stoischem Gleichmuthe nimmt er sogar die Neckereien der Kameraden hin.

Das nächste Ziel ist Laguna, die ehemalige Hauptstadt der Insel, circa $1^1/_2$ Meilen von Sta. Cruz entfernt und 1700 Fuß über der Meeresfläche gelegen. Der an schroffen Abhängen und Schluchten vorbeiführende und steil ansteigende Weg verbietet jedes schnellere als Schrittreiten, ein Glück für den Doctor und einige andere Sonntagsreiter, obwohl ihre Pferde noch öfter sehr unruhig werden, sobald Vogel in ihrer Nähe erscheint.

Die Sonne steht schon ziemlich hoch, als die Reisenden die Stadt erreichen, deren öde grasbewachsene Straßen und verfallene Gebäude einen tristen Eindruck machen. Nach langem Suchen finden sie endlich einen Gasthof, fordern jedoch vergebens ein Frühstück. Sie kennen die spanischen Posadas noch nicht genug, um zu wissen, daß man jede Mahlzeit, die man dort einzunehmen beabsichtigt, 24 Stunden vorher bestellen muß. Ein halbes Dutzend Wassermelonen ist die einzige aufzutreibende Erfrischung — schlechte Aussichten für eine dreitägige Tour!

Doch Orotava mit seinen paradiesischen Gärten und der Aussicht auf ein französisches Hotel winkt, nach kurzer Rast wird wieder aufgebrochen.

Bald ist das traurige Laguna im Rücken, und die Gesellschaft gelangt auf das hinter ihm gelegene Plateau, von wo die Straße ebener wird und ein schnelleres Fortkommen gestattet.

Die sich hier bietende wundervolle Aussicht bewegt die Reisenden jedoch einen Augenblick Halt zu machen und ihre Augen an dem Panorama zu weiden, das sich vor ihnen ausbreitet. Laguna mit seinen grauen verwitterten Gebäuden, aus deren Mitte die ehrwürdige Kathedrale emporragt, liegt zu ihren Füßen. Es macht aus der Ferne nicht mehr den Eindruck der Oede und des Ruins einstiger Größe. Umgeben von lachendem Grün üppiger Gefilde, erhöht es nur den landschaftlichen Reiz durch den Contrast; das Auge ruht wohlgefällig auf seinen dunkeln Häusermassen, und die melancholischen Töne der zur Messe rufenden Klosterglocken, welche der milde Wind heraufträgt, stimmen die

Gemüther nur noch empfänglicher für die Schönheiten des Bildes. Das goldige Gelb der in reicher Fülle wogenden Weizen- und Maisfelder wechselt mit dem dunklen Grün der zur Cochenillezucht dienenden Cactuspflanzungen. Hecken von wilden Rosen friedigen die Gefilde ein, und ihre blaßrothen Blüthen bedecken wie ein Teppich das Gesträuch.

Von drei Seiten durch groteske Felsmassen umschlossen, öffnet sich das liebliche Thal auf das Meer, an dessen fernem Horizonte die Insel Gran Canaria sich erhebt, übergossen von dem bläulichen Dufte der tropischen Atmosphäre. Auf der nach Sta. Cruz führenden Straße steigen in langsamem Zickzackgange schwerbeladene Kameele und Maulthiere herauf, deren phantastisch gekleidete Führer auf einer Rohrpfeife das Ohr ihrer musikliebenden Thiere ergötzen. An den Abhängen der Berge klettern wagehalsige Ziegen und suchen in gefährlichen Sprüngen eine wohlschmeckende Pflanze zu erhaschen, während der Hirt, auf einer vorspringenden Klippe stehend, sie bewacht. Ein hoher, spitzer Hut von braunem Filz deckt den mit reicher Fülle schwarzen Haares geschmückten Kopf; ein kunstlos von weißem Wollzeuge gearbeiteter Mantel umschließt die sehnigen Glieder, und gestützt auf den langen Hirtenstab, schaut er sinnend auf das romantische Thal zu seinen Füßen, das er selten oder nie betreten hat.

Die Berge sind seine Heimat, die Thiere seine Gespielen in der Kindheit, seine Gefährten im späteren Alter. In einer Höhle, welche einst seine Voreltern, die Guanchen in die Felsen gruben, hat er das Licht der Welt erblickt. Sie dient ihm als Wohnung, wenn er sich selbst einen Herd gründet, in ihrer Nähe wird einst sein Grab sein. In halbwildem Zustande aufewachsen kennt er kaum die Bedürfnisse der Civilisation. Seine Herden geben ihm Nahrung und Kleidung, und er sehnt sich nicht nach andern Genüssen, als seine Berge ihm bieten.

Zur Linken erhebt sich eine Kette von spitzen Felskegeln. An ihrer gleichmäßigen Form, an ihren schwarzen ausgebrannten Kratern, die wie drohende Schlünde sich öffnen, kennzeichnen sich die Vulkane. Es dringt keine Rauchsäule aus ihnen, ihre Ränder sind von Euphorbien und baumartigen Ericeen bekränzt, das unterirdische Feuer im Innern ruht seit langer Zeit, aber die Bewohner der Insel werden von Zeit zu Zeit durch Erderschütterungen daran erinnert, daß das Feuer nicht ganz erloschen ist und sie auf unterminirtem Boden stehen.

Im Westen ragt der Pik klar und unverhüllt in den wolkenlosen Aether empor. Sein Fuß prangt im schönsten Smaragd eines üppigen Baumwuchses; ein graugelber Streifen bezeichnet die Grenze der Vegetation, während ein blendender Schneegürtel den Gipfel umlagert und im Lichte der reflectirten Sonne weithin wie ein strahlendes Meteor erglänzt.

In der Ferne auf dem tiefblauen Ocean schimmern die weißen Segel vorüberfahrender Schiffe, die wie leuchtende Punkte am Horizonte schwimmen, und in der nahen Umgebung des Hafens von Sta. Cruz schaukeln sich hunderte von Fischerbooten auf dem hellgrünen Meeresstreifen, der wie ein Kranz die Insel umgibt und die geringere Wassertiefe bezeichnet.

Ueber dem ganzen Gemälde lagert eine tiefe, sonntägliche Ruhe. Der Himmel leuchtet im schönsten Azur, die Sonne wirft ihre erwärmenden Strahlen auf die frischsprossende Natur, und ein milder Lufthauch führt aus dem Thale aromatische Düfte zu den Höhen empor, auf denen unsere Reisenden, in stilles Schauen versunken, das wunderbare Schauspiel genießen.

Doch plötzlich wird ihre idyllische Andacht unterbrochen. Ein höchst unerwartetes Intermezzo lenkt die Aufmerksamkeit von dem Naturgemälde ab und in weit höherem Grade auf ihre eigenen werthen Persönlichkeiten.

Außer dem Pferde des Doctors hat sich schon während des ganzen Rittes namentlich das Maulthier des Lieutenant Bohr auf eine auffallende Weise benommen und seinem Reiter nicht wenig Sorge gemacht. Er hat bald die Steuerbord-, bald die Backbordbrasse scharf an den Wind geholt, um sein Fahrzeug besser zu steuern und auf dem richtigen Curse zu halten, allein das hat bei dem störrischen Thiere wenig geholfen. Es treibt stets Allotria, geht seitwärts, wenn es voraus soll, schlägt hinten und vorn aus, sobald es Vogels Schimmel in Sicht bekommt, scheuert seinen Reiter gegen jeden Baumstamm und jede Mauer, die sich irgend in der Nähe befindet und bringt den schweißtriefenden Bohr, der mit Taupferden besser, als mit vierbeinigen umzugehen versteht, fast zur Verzweiflung. Nachdem es bei dem allgemeinen Halt seinem Herrn eine kurze Ruhe gegönnt, so daß dessen Aufmerksamkeit nicht ungetheilt ihm zugewandt sein muß, will es das Unglück, daß ein Trupp Kameele um die Ecke des Hohlweges biegt, an dessen Mündung sich das Plateau ausbreitet, auf dem unsere Marinecavallerie Halt gemacht.

Bekanntlich sind Pferde und Kameele Antagonisten und verabscheuen sich gegenseitig; kaum steckt daher das erste der mißgestalteten Thiere seinen Kopf aus dem Hohlwege, als unter den Pferden und Maulthieren der Reisenden sich eine allgemeine Unruhe kundgibt, von der selbst Vogels Schimmel nicht ausgeschlossen bleibt, so daß ersterer nur an sich selbst zu denken hat.

Insbesondere wird aber Bohrs Fahrzeug sehr unbequem; kein Brassen hilft; es bäumt sich so plötzlich, daß nur ein energischer Griff nach dem Sattelknopf den Lieutenant vor dem Herunterfallen bewahrt. Dann läßt es sich ebenso schnell auf die Vorderfüße nieder, um mit seinem geängstigten Reiter auf und davon zu gehen.

Böse Beispiele verderben gute Sitten. Kaum hat es sich in Galopp gesetzt, als eine gleiche Wuth seine vierbeinigen Kameraden erfaßt, und im Augenblicke jagen alle Seesternianer ventre à terre über die Fläche dahin.

Es ist ein Wettrennen mit Hindernissen in bester Form, und die Marinecavallerie bietet ein Genrebild, wie es sich wohl selten dem Pinsel eines Malers präsentirt. Links und rechts fliegen Hüte, Mützen und andere Gegenstände durch die Luft, die Zügel sind losgelassen, die Reiter haben krampfhaft den Sattelknopf oder die Mähnen erfaßt. Todesschrecken malt sich auf ihren Gesichtern, Haare und Rockschöße flattern in horizontaler Richtung im Winde, während die schnaubenden Rosse in unaufhaltsamer Flucht über Stock und Stein



über Berg und Thal, durch Büsche und Dornen ihren rasenden Lauf verfolgen, Bohrs wahnsinniger Klepper ist voran; eine Pferdeschnauze dahinter der Schimmel, über den Vogel alle Herrschaft verloren, links vor ihm der Doctor, die übrigen sind etwas zurück.

Bohr und der Doctor überlassen sich resignirt ihrem Schicksal, und ersterer erwartet mit geschlossenen Augen den Moment, wo er beim Kentern mit gebrochenen Rundhölzern (Armen und Beinen) vollständig zum Wrack gemacht werden wird. Nur eins wirft er sich vor, daß er nicht so vorsichtig gewesen ist, einen Anker mitzunehmen, um im Nothfalle vor Anker zu gehen. Dem Doctor ist alles Denken vergangen, Vogel dagegen verliert die Geistesgegenwart nicht Er beugt sich soweit wie möglich vornüber und blendet sein Pferd durch Schließen der Scheuklappen mit den Händen. Ein Teneriffapferd läßt sich jedoch wegen seines steifen Kreuzes ebensowenig wie ein englisches Cavalleriepferd pariren, wenn es einmal im Zuge ist. Der Schimmel galoppirt deshalb ruhig weiter, nur schlägt er jetzt einen andern Weg ein, als der übrige Trupp, und rast seitwärts feldein. Sumpfiger Boden, in den das Thier bei diesem neuen Curse geräth, wirkt jedoch besser, als Sturzacker, und Vogel befindet sich in kurzer Zeit in einem Moraste, in dem das bis über die Knie eingesunkene Pferd sich festgelaufen hat.

Derselbe sich im Halbkreise zu bedeutender Länge ausdehnende Morast setzt einige tausend Schritte weiter auch dem Rennen der übrigen Kameraden ein Ziel, nur nicht so allmählich, da er dort bedeutend tiefer, mit Wasser bedeckt und der Boden bis unmittelbar an den Rand fest ist.

Als die unglücklichen Reiter die Wasserfläche vor sich sehen, wird es schwarz vor ihren Augen. Obgleich ihr Element, können sie sich nicht mit dem Gedanken befreunden, sich demselben mit so steuerlosen Fahrzeugen anzuvertrauen, wie sie in ihren Pferden entdeckt haben, und ein eisiger Frost schüttelt sie. Doch auch die Pferde theilen die Ansicht ihrer Herren. Am Rande des Sumpfes angekommen, pariren die Thiere des Lieutenants und des Doctors so aus dem Stegreif, daß die von dieser neuen Heimtücke nichts ahnenden Reiter über den Hals fort und zehn Schritte weit in den Morast fliegen. Von der nachfolgenden Truppe machen die nächsten einen gleichen salto mortale, während die Pferde schadenfroh am Ufer stehen und auf die zappelnden Bewegungen ihrer gestrandeten Herren schauen, die wie Frösche in dem Schlamme umher und dem festen Lande zu kriechen. Der Rest der Marinecavallerie langt später und vereinzelt an, jedoch sind ihre Rosse etwas humaner und begnügen sich, sie einzeln auf festem Boden abzusetzen oder wohl gar im Sattel zu lassen.

Die sich jetzt bietende Scene ist kostbar. Die Zappler im Moraste erreichen nach vielen Kämpfen halb erstickt und natürlich von oben bis unten mit einer Lage schwarzen Schlammes bedeckt das Ufer. Mit schmerzlich verzogenen Gesichtern reiben sich die meisten ihre geschundenen oder verstauchten Gliedmaßen. Fast alle sind ohne Kopfbedeckung, der zurückgelegte Weg ist

damit, sowie mit vielen anderen verlorenen Gegenständen bestreut, die Garderobe hat bei dem wüthenden Jagen durch Busch und Dorn entsetzlich gelitten, und der ganze Trupp macht den kläglichsten Eindruck. Im Hintergrunde erscheint Vogel, der seine Strafe erhalten, und da er die Reitgerte verloren, nur mit größter Mühe seinen halsstarrigen Schimmel aus dem Moraste hat ziehen können, und am fernen Horizonte erblickt man die zurückgelassenen Führer, welche mit Entsetzen den Spuren ihrer durchgegangenen Pflegebefohlenen nachlaufen.

Als die verschiedenen Gruppen sich einigermaßen von ihrem Schrecken erholt haben, versuchen einige minder Beschädigte das Abenteuer vom humoristischen Standpunkte aufzufassen; sie reüssiren jedoch nicht, denn die meisten sind zu empfindlich von dem Unfalle betroffen. Bohr besonders ist äußerst ungehalten über das Schlammbad; kein Fleck an ihm ist verschont, aber er betheuert in kräftiger Weise, ihn solle dieser oder jener holen, wenn er in seinem Leben je wieder ein anderes, als ein Pferd unter der Raa bestiege. Um wieder zu den verlornen Sachen zu gelangen, muß der ganze Weg noch einmal zurückgelegt werden, und da jetzt jeder Reiter seinen Gaul an der Hand führt, um sich nicht einem abermaligen Parforceritt auszusetzen, geht dies viel langsamer von Statten. In ziemlich trübseliger Stimmung erreicht man nach einer Stunde endlich das verhängnißvolle Plateau, wo sich auch die letzten Hüte wiederfinden. An eine Fortsetzung der so gewaltsam unterbrochenen Pikpartie ist unter solchen Umständen natürlich nicht zu denken. Dies scheint auch allen so selbstverständlich, daß derselben mit keiner Silbe erwähnt wird. Für eine Fußtour ist es zu weit, und wer wollte so kühn sein, nach so bitteren Erfahrungen wieder zu Pferde zu steigen. Schweigend tritt daher die Gesellschaft nach kurzer Rast den Rückweg an, die widerspenstigen Thiere hinter sich herziehend, die ihren Herren noch manchen Kummer bereiten, sich ohne weiteres in jeder Pfütze am Wege niederlegen oder plötzlich eine Schwenkung in eine Herde friedliche Esel machen, die ihren Weg kreuzen. Lahm, schweißtriefend, mit Staub und Schmutz bedeckt und mit allerlei Reitconsequenzen gesegnet, erreichen die Reisenden endlich Laguna, wo sich wiederum die Fensterschalter öffnen und die schwarzen Augen von heut morgen abermals aus den Mantillen hervorschauen. Welcher Contrast! Niemand denkt jetzt an Kokettiren, und das Lächeln der Schönen schneidet den Deutschen tief ins Herz.

Ein lawinenartig anwachsender Haufe von Bettlern und Straßenbuben bildet ihre Escorte bis zu der Posada, wo sie wenigstens einige Ruhe finden Es kostet geraume Zeit, ehe die Spuren des Abenteuers einigermaßen vertilgt sind. Nach mehreren Stunden geduldigen Harrens gelingt es auch, einen etwas kräftigeren Imbiß zu erhalten, als Wassermelonen und Oliven, und gegen Abend tritt die getäuschte Schar ihren Rückweg nach Sta. Cruz an. Diesmal triumphirt aber der Doctor; es sind Wagen gemiethet, und bald rasseln sie durch

die öden Straßen der Stadt. Nur Lieutenant Bohr bleibt zurück; er hat sich geschworen, von jetzt ab nur Boote zu benutzen, wenn er Touren über Land macht, und da er in Laguna keines bekommen kann, zieht er es vor, den langen Weg zu Fuß zurückzulegen. Im Herzen tief seinen Leichtsinn bereuend, athmet er zuerst wieder froh auf, als er die Decksplanken des „Seestern" unter seinen Füßen fühlt und gelobt sich feierlichst, ohne Noth nicht wieder sein sicheres Schiff zu verlassen und sich dem wechselvollen Landleben anzuvertrauen.

Im Passat.



Licht und Schatten sind im Leben des Seemanns sehr ungleich vertheilt. Der Schatten sind sehr viele, und nur dann und wann erhellt ein Silberblick das Dunkel. Entbehrungen, Sorgen und Kämpfe sind fast die steten Begleiter des Seemanns, und der melancholische Ernst, der Grundzug seines Charakters, ist ihr Reflex auf Seele und Gemüth.

Mag Gewohnheit manches Schwere weniger fühlbar machen, mag der ununterbrochene Kampf mit den Elementen eine gewisse Befriedigung und dem männlichen Selbstgefühl Reiz gewähren — es schlummern tief im Herzen auch noch zartere Saiten. Zu ihnen stimmen die Disharmonien der Natur und des Lebens nicht; sie erklingen nicht in Sturm und Nacht, sondern nur im goldigen

Sonnenlicht, wenn Friede und Stille auf dem Meer und im Herzen wohnen und Gottes Antlitz freundlich auf die Menschheit herabschaut.

Dann aber ertönen sie um so lieblicher, und der strenge, ernste Mann, der trotzig und kalt dem brüllenden Orkan entgegentritt, der vor dem Brausen der Wasser nicht erbebt — er lauscht willig ihren harmonischen Klängen und sie legen sich weich und warm um sein Herz. Es schwinden Trotz und Ernst, Heiterkeit und Milde ziehen ein an ihrer Statt, und mit kindlich empfänglichem Gemüth nimmt er in sich auf, was sein schweres Leben an schönen Augenblicken ihm darreicht.

Solche Lichtblicke bieten sich ihm nicht häufig; aber es gibt deren von wunderbarer Pracht, und sie erwärmen das Herz auf lange Zeit. Das Trübe, was uns bedrückte, und das wir nicht tragen zu können vermeinten, es versinkt im Strome der Vergessenheit; aber das Schöne und Erhabene haftet in der Seele. Die Zeit verwischt es nicht, sondern hält die Farben frisch und jung in unserer Erinnerung.

So ist es mit dem Passat. Wer einmal ihn zu Schiffe durchzog vergißt ihn nicht; er bewahrt für immer die Eindrücke, die er dort erhalten und zehrt von ihnen sein Leben lang.

Das Meer im Sturm ist groß; die grollende Natur spricht mit Donnerworten zum Menschen und läßt ihn erzittern vor der Allgewalt des Schöpfers. Das Chaos der brandenden Wogen, wie sie am steilen Fels den dampfenden Gischt himmelan tragen und alles Menschenwerk vernichtend zermalmen, es ist erhaben, überwältigend; aber dem Herzen thut es nicht wohl, es erfüllt nur mit Bangen und Grauen.

Wie anders ist es im Passat! Wie schön und lieblich schaukelt es sich auf den krystallenen Fluten, in denen das Blau des Himmels sich wiederspiegelt. Kein Sturm thürmt je die Wogen, keine Wetterwolke zieht drohend am Horizont herauf. Ruhe, himmlischer Friede, Sonnenlicht überall, wohin das Auge schaut. Gleichmäßiger, sanfter Wind schwellt die Segel; im neckischen Spiel tändeln die leichten Wellen, das durchsichtige Haupt mit duftigem Perlenschaum gekrönt, und leise rauschend zieht das Schiff durch sie seine Bahn.

Der Passat ist das Eldorado des Seemanns. In ihm findet er Entschädigung für die schweren Tage der nordischen Gewässer und sammelt neue Kraft zu den ihn im Süden wieder erwartenden Kämpfen. Hier umnachtet ihn kein Nebel, es drohen keine Klippen, und das spähende Auge starrt nicht vergeblich in das Dunkel, um den warnenden Leuchtthurm oder entgegenkommende Schiffe zu entdecken.

Sanft wiegt er sich mit seinem Schiffe auf den friedlichen Gewässern, über denen ein stets heiterer Himmel seine lichte Kuppel wölbt. Unverhüllt entsteigt die Sonne dem Meer und beschreibt ihren strahlenden Kreislauf am Firmament, um eben so klar und goldig wieder hinabzutauchen in die blaue Flut. Ihr erwärmender Hauch zaubert tausendfaches Leben hervor. Aus dem dunkeln

Schoß der Tiefe strebt es überall nach oben, um im Himmelslicht zu keimen, zu wachsen und zu gedeihen. In Formen und Farben, wie die glühendste Phantasie sie kaum zu erdenken vermag, drängen sich Millionen Organismen an die Oberfläche, um ihr Tagewerk im Haushalt der Schöpfung zu verrichten, sterbend wieder hinabzusinken in die Tiefe und dort verwitternd den Kreislauf der Natur zu vollenden.

Der räuberische Bonnit und der buntschillernde Delphin halten Wettlauf mit einander und stürzen sich in die zahllosen Heerden fliegender Fische, die gejagt und verfolgt von hundert Feinden über die Wasserfläche schwirren, um ihnen dennoch zur Beute zu werden. Der Wasserstrahl des Pottfisches steigt wie ein Nebelwölkchen am Horizont empor, die Tümmler ziehen in Scharen gegen den Wind und die Sichelflosse des Hai, des heimtückischen Räubers der Tiefe, umkreist in weiten Bogen das Schiff.

Der Tropikvogel, im Licht der Sonne goldig glänzend, schwebt neugierig flatternd über den Spitzen der Masten und sein eintöniger Schrei mischt sich mit dem leisen Gezwitscher der Seeschwalbe, die rastlos dem Kielwasser folgt.

Hier im Passat hat das Meer seine Schrecken verloren. Wohl gibt es auch hier tausendfältig Zeugniß von der Allmacht Gottes, aber sie offenbart sich nicht in Zornesworten, sondern in liebevoller, freundlicher Weise.

Der Körper fühlt sich leicht und frei unter dem belebenden Einfluß des Lichtes und der Wärme, und mit ihm der Geist; die Brust athmet mit vollen Zügen die schöne freie Gottesnatur und das Auge strahlt in Frohsinn und Heiterkeit.

So ist es auch heute auf dem „Seestern.“

Seit acht Tagen ist die schöne Insel verlassen. Als man den Anker lichtete, ward es zwar manchem eigen ums Herz! Dort unten an der Landungsbrücke flatterten so viele weiße Tücher lustig im Winde; aber die Hand, die sie trug, zitterte. Der Gruß, den sie brachten, war kein fröhliches Willkommen, wie sonst, sondern ein bitterer Scheidegruß; ihn begleitete kein lächelndes hasta mañana, sondern ein thränenumflortes Adios.

Und als abends sich ein grauer Nebelschleier auf das liebliche Teneriffa herabsenkte, als die letzten Strahlen der scheidenden Sonne das schneebekränzte Haupt des mächtigen Piks küßten und dann die Nacht auch über ihn ihren dunkeln Mantel breitete, da klang das Adios noch einmal so schmerzlich in der Seele nach. Galt es nicht für immer?

Doch acht Tage und der Passat haben lindernden Balsam auf die Wunden gelegt. Die Sorgen sind über Bord geworfen, und aus den Gesichtern lacht innerliche Zufriedenheit. Der Seemann mag nicht gern rückwärts schauen; vor ihm liegt das Leben, von dem er Gutes hofft, und wenn er sich der Vergangenheit erinnert, hat er nur ihre Lichtseiten festgehalten. — Wie das wogt und summt auf den Verdecken der Fregatte! Hier erschallt lustiges Gelächter, dort tönt Gesang, überall herrscht munteres Leben. Ist heute etwa ein Fest?

wo ist der feierliche Ernst des „Seestern“ geblieben? Nun, es ist Sonntag Nachmittag, und der ist für die Mannschaft eines Kriegsschiffes immer ein Fest, denn er gehört ihr. An ihm erscheint der Matrose in seiner eigenthümlichen Individualität und überläßt sich für einen halben Tag dem behaglichen Gefühl, sein eigner Herr zu sein. O wie das wohlthut nach dem langen Zwange! Freilich der Seemann macht wenig Ansprüche an das Leben, denn mit dem „eigenen Herrn“ hat es nicht viel auf sich; er besteht hauptsächlich in negativen Vorzügen. Es wird nicht exercirt, der gemuthmaßte Staub nicht sechs, sondern nur dreimal gefegt, die schwarze Liste schabt nicht den Rost von den Ankerketten, aber es wird auch nicht so strenge auf Ruhe gehalten, wie sonst, und gerade dies letztere betrachtet der mittheilsame Seemann als eine große Wohlthat. Ein wenig schwatzen, ein kleines „Garn spinnen“ — das ist doch ein wahres Labsal. Und nun erst das Singen! ein gutes fröhliches Lied, namentlich wenn es so recht nach Salzwasser schmeckt, das geht noch weit über das Schwatzen, dafür läßt er selbst ein Glas Grog im Stich.

Im Zwischendeck ist es ziemlich leer. Das schöne Wetter hat die meisten in die Batterie und an Deck gelockt, nur einige Dutzend Seesoldaten sind unten geblieben. Natürlich schlafen sie; Seesoldaten schlafen immer, wenn sie nicht auf Wache sind; es liegt einmal in ihrer Natur. Was könnten sie auch Besseres thun? Sie sind keine Seeleute, fühlen sich nicht an Bord heimisch, wissen sich nicht in die Verhältnisse des Schiffes zu schicken und sind unter den Matrosen überall die Gefoppten. Da suchen sie dann Trost im Schlaf, aber auch dieser wird ihnen oft vergällt, und schon haben einige lose Blaujacken die träumenden „Tümmler“, wie die Soldaten von den Matrosen genannt werden, mit so kunstgerechten Schlingen aneinander festgebunden, daß sie wenigstens eine halbe Stunde brauchen, um sich wieder loszumachen.

Im hintern Theile des Zwischendecks, in der Kammer des Botteliers, sitzt aber auch noch eine wachende Gesellschaft. Der Bottelier ist der mit der Verausgabung des Proviants betraute Unterofficier und eine Persönlichkeit, deren Freundschaft an Bord sehr gesucht ist, weil er die Stoffe zu einem guten Glase Grog — nicht zu stark von Wasser und steif wie eine Bramsegelskuhlte — unter seiner Obhut hält. Gewöhnlichen Matrosen gelingt es sehr selten, in intime Beziehungen zu ihm zu treten, und selbst junge Unterofficiere werden kalt von ihm behandelt. Dagegen steht er mit den älteren Kameraden auf gutem Fuß. Heute ist Clubtag bei ihm; die alten Knaben haben es sich in dem engen Raum so bequem wie möglich gemacht, schlürfen mit Behagen den aus den Ersparnissen der vorigen Woche bereiteten und nach der Ergiebigkeit der schwarzen Liste diesmal sehr kräftig ausgefallenen Nektar und rauchen ihren „Stummel“ dazu. Doch beides ist Contrebande, und der Club hat deshalb die Stunde gewählt, während der der erste Officier seine Mittagsruhe hält. Auch ist die Thür sorgfältig verschlossen, damit der verrätherische Duft nicht in das Zwischendeck dringt und indiscrete Zuschauer herbeilockt. Neben

der Bottelierskammer liegt die Cadettenmesse, jener 24 Fuß lange und 8 Fuß breite Raum auf Fregatten, in den nie Tageslicht dringt, dessen Inneres zu fünf Sechstel durch einen schweren Tisch und zwei hölzerne Bänke ausgefüllt wird und in dem zwölf junge hoffnungsvolle Bursche lernen, drei Jahre lang sich mit zwei Quadratfuß Platz zu behelfen und dabei allerlei lustige Streiche zu machen. Eine stets in Unordnung befindliche Lampe verbreitet ein



zweifelhaftes Licht, und auf den längs den Wänden laufenden Regalen liegen die heterogensten Gegenstände in genialster Unordnung durcheinander. Man hält es kaum für möglich, daß zwölf Menschen in diesem „Salon" existiren können, und doch herrscht in ihm eine immerwährende Lust und Heiterkeit, die tollsten Streiche werden ausgeheckt, und gar oft muß eine Botschaft aus der Kammer des ersten Officiers das ausgelassene Völkchen zur Ruhe ermahnen. Jugend, frischer Geist in frischem Körper und übersprudelnder Lebensmuth machen die Cadettenmesse wirklich zum schönsten Salon, und noch im reiferen Alter bleibt die Erinnerung an sie, an die in ihr verlebte Zeit, an alle die ersonnenen Ränke und Streiche ein Lichtpunkt.

Auf Verweichlichung des Körpers ist sie allerdings nicht berechnet, und auch die Messe trifft dieser Vorwurf nicht. Zu Anfang der Reise wird zwar ein wenig flott gewirthschaftet, aber die Herrlichkeit dauert nicht lange, und die Seekost macht nicht übermüthig. Dann ist es keine Kleinigkeit für den Messevorstand, Abwechslung hineinzubringen, doch Vogel ist Meister in dieser Kunst. Als ältester und kräftigster Cadett hat er sich als Messevorstand wählen

lassen, — wehe auch dem, der gegen ihn gestimmt hätte, — und er führt unter Assistenz des Koches das Scepter mit geschickter Hand.

Die Dehors werden stets auf das sorgfältigste von ihm gewahrt, und beim Sonntagsdiner, zu dem dieser oder jener Deckofficier eingeladen wird, liegt neben jedem Couvert, zwar keine Serviette, denn diese sind vom Kellner längst als Aufwaschtücher verbraucht, aber ein sehr schön geschriebenes Menu.

Es ist keine Schwierigkeit, alle möglichen schönen Gerichte zu bereiten, wenn man die erwünschten Zuthaten hat, aber aus einem Stück Rindfleisch, das bereits zwei Jahre auf dem Marinedepot in der Pökel gelegen, eine gefüllte Kalbsbrust herzustellen oder eine thranige Möve in eine Straßburger Gänseleberpastete zu verwandeln, das ist wahre Kunst, und darin excellirt Vogels Adjunct, der Koch.

Heute zum Diner hat er sich wieder selbst übertroffen. Fünf Gänge außer dem Dessert, das will etwas bedeuten für eine Cadettenmesse, die beim Verwalter mit hundert Thaler im Vorschuß sitzt.

Soupe au sable mouvant — Chocoladensuppe aus gebranntem Mehl. Fricassée aux impédiments — die Classification des darin befindlichen Fleisches würde sogar Cuvier in Verlegenheit gesetzt haben. Zander au long cours — ein gefangener trockener Bonnit mit einer Sauce, deren Hauptbestandtheile Cayennepfeffer und Rosinen bilden. Pudding aux brisans — solide Mehlspeise ohne Eier mit vereinsamten Pflaumen; Rôti au bossoir — Pökelrindfleisch gebraten. Dessert: Schiffszwieback, sehr weiche Butter und Kräuterkäse. Letzterer ist eine treffliche Erfindung für sparsame Messevorstände; er hält sich lange und wird wenig gegessen.

Das sind die Leckerbissen, mit denen Vogel heute den „Salon" regalirt hat und die, wenn sie nicht schön schmeckten, wenigstens einen schönen Namen hatten. Die beste Würze des Mahles war jedoch immer die heitere Unterhaltung und Reminiscenzen von Teneriffa trugen nicht wenig dazu bei. Jetzt thront die ganze muntere Gesellschaft in der Batterie bei der Cigarre und amüsirt sich auf Kosten — Vogels. Der Arme sitzt einsam unten bei dem trüben Lichte der blakenden Lampe. Er zeichnet gut und entwirft vortreffliche Carricaturen seiner Vorgesetzten. Unglücklicherweise hat er eine derselben — Kurzspleiß als Liebesgott — in seinem Rollenbuche liegen lassen, und sie ist bei der heutigen Revision dem gestrengen ersten Officier in die Hände gefallen.

„Sie zeichnen ja vortrefflich, da können Sie mir eine dringende Arbeit abnehmen, die nothwendig bis heute Abend 6 Uhr fertig sein muß."

Dabei holt er ein Buch aus seiner Kammer und übergibt es dem Delinquenten zum — Liniiren. Armer Vogel! Folioformat, 40 Blätter, und jede Seite 60 Linien, macht 4800. Der schöne Sonntagnachmittag, und dazu noch der Hohn der Kameraden. So kann einer selbst durch seine Talente ins Unglück gerathen.

Oben in der Batterie geht es lebendig zu. Ueberall sieht man Gruppen

auf das verschiedenste beschäftigt. Hier wird gelesen, dort geschrieben, weiterhin Schach oder Dame gespielt. Die einen flechten Strohhüte, die andern sticken Teppiche, dieser schnitzt ein Schiff, jener zeichnet — aber keiner hält den Mund, alle schwatzen, und ein Gesumme, wie das eines Bienenschwarmes, erfüllt die ganze Batterie. Das Hauptvergnügen bildet jedoch die Revision des Kleidersacks. Ich habe oft darüber nachgedacht, worauf dies Vergnügen begründet ist, bin aber nie recht dahinter gekommen, weshalb eigentlich die Matrosen mit ihrem Kommißzeuge, das überdem bis vor kurzem nicht einmal ihr, sondern Staatseigenthum war, so schön thun. Genug, sie sparen sich diese Erquickung stets zum Sonntagnachmittag auf; dann wird mit jedem Stück geliebäugelt, dasselbe nach allen Seiten besehen, auseinandergenommen, wieder zusammengelegt und fortgepackt, als ob jedes ein kostbarer Schatz wäre.

Weit eher kann ich das Gefühl verstehen, wenn das kleine Kistchen an die Reihe kommt, das seinen Platz mitten im Sack zwischen den besten Sachen hat und in dem sich nicht nur Schätze, sondern Heiligthümer befinden. Briefe von lieber Hand, ein verwelkter Strauß, eine Stickerei — an jedes knüpft sich eine Erinnerung, die auf dem weiten Ocean und so fern von der Heimat jetzt doppelt theuer wird. Da wird manches Auge naß, und die Hand zittert, wenn sie die Sachen wieder fortlegt. Das Herz bleibt doch überall dasselbe!

An Steuerbord bei der Großluke hält das Musikcorps Probe. Der neue Teneriffamarsch will gar nicht gehen. Dem Kapellmeister reißt die Geduld. „Herrrrr Klapphorn! (Herr Fritz bezeichnet seine Musiker immer nach dem Instrument, das sie spielen) sind Sie des Henkers? Glauben Sie, daß ich den Marsch deshalb in Adur gesetzt habe, damit Sie immer h blasen!“ — und der Takt wird von neuem probirt.

Auf dem Oberdeck vertreibt sich die Wache ähnlich die Zeit, wie die Freiwache in der Batterie, denn manövrirt wird selten im Passat. Wie die Segel einmal stehen, so bleiben sie bei dem stetigen Nordost wochenlang. Diese Gleichmäßigkeit des Windes verhindert auch jede unregelmäßige oder hohe See. Der „Seestern“ schwankt auf der endlosen Meeresfläche fast unmerklich, der stolze Pyramidenbau seiner Segel ragt hoch in die Lüfte, und der sanfte Passat schwellt sie in leiser Rundung. Sein erfrischender Hauch mildert die Glut der Tropensonne zu einer angenehmen Wärme, in der sich alles wohl und behaglich fühlt.

„Ein Hai! ein Hai!“ ertönt es plötzlich aus hundert Kehlen, und wie ein elektrischer Schlag wirkt der Ruf auf die Mannschaft. Alles wird bei Seite geworfen, das geliebkoste Zeug mit rauher Hand in die Kleidersäcke gestopft, und das Klapphorn bläst einen ganzen Ton falsch, ohne daß der Kapellmeister es merkt. Alles stürmt nach oben auf das Hinterdeck, in die Kanonenpforten und auf die Hängemattskasten — sämmtlich schwere Verbrechen gegen die Schiffsetikette, selbst am Sonntagnachmittag, aber der Hai, der Todfeind, sühnt die Sünden.

„Da schwimmt er! O was für ein Kerl, mindestens seine zwölf Fuß! Sieh, die Lootsmännchen! Wo ist der Haken? Bottelier ein Stück Speck!" — so schreit es durcheinander, und auf allen Gesichtern liest man freudige Erregung und die Lust am bevorstehenden Fange.

Der Haihaken kommt und wird, mit einigen Pfund Speck beschwert, an einem Tau befestigt, das zuvor durch einen Block geschoren ist. Der Officier der Wache läßt das Schiff in den Wind luven, um die Fahrt zu schwächen, und der Haken plätschert im Wasser. Enger und enger zieht der Hai seine Kreise, jetzt wittert er den Köder und schießt darauf los. Er wirft sich auf den Rücken, um darnach zu schnappen, der weiße Schein seines Bauches ist das Signal, daß er gebissen. „Er ist fest, hol durch!" lautet das Commando, hundert kräftige Arme spannen sich an das Tau, und mit einem Hurrah fliegt das Ungeheuer unter den Besansbaum.

Da hängt er; doch bevor man ihn an Bord holen kann, muß er unschädlich gemacht werden; seine furchtbaren Schwanzschläge würden alles zerschmettern, was in seinen Bereich kommt. Drei Wagehälse klettern auf den Besansbaum und stoßen ihm mit vereinten Kräften ein achtfüßige Gangspillspeiche durch den Rachen in den Leib. Das setzt seinen Schwanzschlägen ein Ziel, er wird mit Schlingen an Bord geholt und jubelnd über Deck nach vorn geschleift wo er einem allgemeinen Massacre verfällt. Dieser nimmt den Kopf, um die Kiefern mit dem furchtbaren Gebiß zu skelettiren, jener schneidet sich das Rückgrat aus, um es zu einem Spazierstock zu verarbeiten; die Leber muß Thran für die Seestiefel liefern, der Zimmermann löst die scharfe Haut ab, um sie zum Glätten des Holzes zu verwenden, Dr. Salomo wühlt in den Eingeweiden nach Entozoen, und der alte Schramm schneidet sich die dreieckige Rückenflosse ab, um sie auf den Klüverbaum zu nageln. Das bringt Glück und gibt eine schnelle Reise.

Als alle ihren Theil vom Fange erhalten, naht sich noch Vogels Adjunct. Mit Kennermiene prüft er den Rest der zuckenden Fleischmasse. Ein Blick überzeugt ihn, daß er unbeobachtet ist und sich namentlich kein Cadett in der Nähe befindet. Dann blitzt unter der weißen Schürze ein Messer hervor, ein kühner Schnitt — und fünfzehn Pfund Hai sind vor dem Ueberbordwerfen gerettet, um einem edleren Zwecke zu dienen.

Drei Tage darauf, als vom Haifang nicht mehr die Rede ist, erscheint im „Salon" zum Frühstück ein neues Gericht, filet d'agneau aux truffes. Zwar haben die Trüffeln eine verdächtige Aehnlichkeit mit grauen Erbsen, und für einen Lammbraten ist das Fleisch etwas zähe, doch Vogel meint, das dürfe man nicht so genau nehmen, der Braten habe sich seit Teneriffa nur in Essig conserviren lassen und sei davon etwas hart geworden; jedenfalls sei er aber vortrefflich zubereitet, und wenn er auch wegen seines schwachen Magens darauf verzichten müsse, so verdiene der Koch doch ein Glas Cognac.

Der Abend ist gekommen. Die Hauptronde des ersten Officiers hat dem

schönen Tage und der bescheidenen „Selbstherrschaft" ein Ende gemacht, das Commando „Ruhe im Schiff" den letzten Schwätzern den Mund geschlossen. Auf dem Oberdeck hört man nur noch hier und dort ein leises Flüstern, und unten wiegt sich die Freiwache träumend in ihren Hängematten.

Ruhe und Friede herrschen auch in der Natur. Die Sterne senden ihr mildes Licht hernieder, und auf das Wasser zeichnet die Sichel des Mondes den goldenen Weg, auf dem die Engel vom Himmel herniedersteigen, wenn sie ein Menschenkind beglücken wollen.

Auf der Commandobank steht ein Officier. Sein Auge ruht träumerisch auf der Meeresfläche und seine Gedanken schweifen in weite Ferne. Sie wandern über den Erdkreis und dann auf dem goldenen Wege des Mondes um viele, viele Jahre zurück in die Vergangenheit, in die glückliche Zeit seiner Kindheit, als noch das liebende Mutterauge über ihm wachte und ihr Mund ihm lächelte.

Sie ist lange zur Ruhe gegangen, die zärtliche Mutter, seine einzige Freundin, und schlummert in kühler Erde. Verlassen ist ihr Kind in die kalte Welt hinausgestoßen, und schwere Jahre sind über seinem Haupte dahingezogen. Der Knabe ist zum Manne gereift, er hat durch eigne Kraft sich emporgeschwungen, aber auch durch vieles Leid, und keine weiche Hand hat die Falten von seiner Stirn geglättet, keine tröstende Stimme zu seinem Herzen gesprochen, wenn Kummer daran zehrte.

Einsam und liebeleer ist er durch das Leben gegangen; für das ungestillte Sehnen in seiner Brust hat er Ersatz in seinem ernsten Berufe gesucht. Das Schiff ist sein Haus, das Meer seine Heimat, in ihnen glaubte er glücklich zu werden.

Ob er es geworden? Weshalb läßt er die Bilder seiner Jugend vor seiner Seele vorüberschweben, weshalb glaubt er im leisen Rauschen der Wellen die Stimme der Mutter zu vernehmen und ihren Kuß zu fühlen, wenn der laue Wind seine Wangen fächelt?

Und am fernen Horizonte, am Ende des goldigen Weges steigt jetzt noch ein anderes Bild vor seiner Seele auf. Wie strahlt es in hellem Glanze, wie ergreift es ihn so wunderbar und läßt ihn in Wonneschauern erbeben. Hasta mañana! rauschen die Wellen und flüstert der Wind.

Wie das so lieblich klingt, wie sie so bezaubernd lächelt und die schwarzen Augen sich so tief in sein Herz senken!

Eine Wolke zieht über den Mond, der goldene Weg und das Bild sind entschwunden. Der erste Officier verläßt das Deck und sucht die Ruhe. Aber mit sich nimmt er einen himmlischen Trost — die seligen Tage seiner Jugend kehren wieder, ein liebendes Herz denket sein.

Und als sanfter Schlummer ihm die müden Lider schließt, da rauschen wieder die Wellen und es flüstert der Wind — hasta mañana!

Afrika.

Das nächste Ziel des „Seestern" ist die Westküste von Afrika und zwar jene kleine Negerrepublik, die zwischen dem Aequator und dem 10. Grade nördlicher Breite gelegen ihren Ursprung den philanthropischen Bemühungen der nordamerikanischen Colonisationsgesellschaft verdankt. Im Jahre 1822 als Colonie auf Cap Mesurado gegründet, von freigelassenen Sclaven und Eingebornen der Küste bevölkert, erhielt sie den Namen Liberia und wurde 1847 von den Vereinigten Staaten als selbständige Republik proclamirt. Sie sollte den Beweis liefern, daß Neger unter dem Einflusse der Civilisation und der christlichen Religion eben so gut im Stande seien, staatlich geordnete Gemeinwesen zu bilden, wie die weiße Rasse. Die Reise der Fregatte gilt der Anbahnung eines Handelsvertrages mit dem jungen Staate und seiner officiellen Anerkennung.

Sie wird an Bord mit großer Freudigkeit begrüßt. Welche interessanten Aussichten eröffnen sich bei dem Besuche des geheimnißvollen Welttheiles, der von der Menschheit mit am längsten gekannt, doch noch heute der unbekannteste ist. Wie erregt pochen die Herzen der Badegäste und Cadetten bei dem Gedanken an Urwälder, Löwen, Elephanten, Krokodile und Nashörner; wie lebhaft beschäftigt sich die Phantasie mit Entwürfen zu Jagd- und andern Partieen, auf denen man durch wunderbare Abenteuer, ungeahnte Entdeckungen und an Kühnheit nie erreichte Thaten die Welt in Erstaunen setzen und dem eigenen Namen Unsterblichkeit verleihen wird!

Alle Vorbedingungen für das Gelingen der Pläne sind vorhanden. Der erste Officier, welcher seit Teneriffa zum großen Kummer des Bootsmanns immer noch ein sehr weiches Herz zeigt, ist nicht abgeneigt, Vogel die Pinasse auf mehrere Tage anzuvertrauen und hat sogar nichts dagegen, daß die Entdeckungsreisenden die vier alten Percussionsflinten mitnehmen, welche zur Schonung der Zündnadelgewehre bei der Flaggenparade abgefeuert werden. In Bezug auf Arrest hat in letzterer Zeit auch eine mildere Praxis obgewaltet, und somit scheint sich alles auf das günstigste gestalten zu wollen.

Die Fahrt an der afrikanischen Küste ist für Segelschiffe keine angenehme, und ihre Unbequemlichkeiten werden im Gegensatz zu dem Eldoradoleben im Passat sehr schmerzlich empfunden. Fast vierzehn Tage lang hat die Fregatte mit Windstillen und stürmischen Böen zu kämpfen, die sich in schneller Folge ablösen und alles in Athem erhalten, ohne dem Schiffe viel vorwärts zu helfen. Die trauten Ruheplätzchen auf der Mittelwache werden nur noch wehmüthig aus der Ferne betrachtet, es bietet sich keine ungestörte Pause zur Erquickung an heimlichem Kaffee, denn das Braffen, Segel bergen und wieder Setzen ist bei dem ungleichen und keine fünf Minuten aus derselben Richtung blasenden Winde ohne Ende. Doch ohne Kampf kein Sieg; die Hoffnung auf die bevorstehenden Abenteuer kürzt die Zeit, und endlich ist man auch so weit ostwärts vorgedrungen, daß man auf Küstenwind hoffen darf. Er läßt nicht lange auf sich warten und kommt steif durch; die Fregatte fliegt vor ihm dahin dem Cap Palmas zu, aber der Wind ist der Harmattan, ein Kind der Wüste wie der Samum. Er ist über den brennenden Sand der Sahara gezogen, sein Hauch ist glühend und das Meer hat ihn nicht kühlen können.

Welche entsetzliche Hitze bringt er! Die Atmosphäre zittert wie die Luftschicht über einem Hochofen, und keine tröstende Wolke zeigt sich am Himmel, um die sengenden Strahlen der Sonne aufzufangen.

Die Zunge klebt am Gaumen, die Augen schmerzen, die Brust ist beengt, die Haut schrumpft ein und wird wund durch den strömenden Schweiß. Vergebens sucht der gequälte Körper Kühlung im Bade. Das Wasser erfrischt nicht, es ist heiß wie der Harmattan, der darüber streift. Glut, überall Glut, das ist der Gruß Afrikas, den es seinen Gästen entgegensendet.

Der Tag scheint ewig und der ersehnte Abend will nicht kommen. Endlich sinkt die Sonne und mit ihrem Scheiden legt sich auch der glühende Harmattan. Die erschöpften Menschen athmen neues Leben mit der kühleren Luft und von ihrer Brust weicht es wie ein Alp.

Bald wird es ganz windstill, die Sonne taucht in den Ocean, der unter ihren blendenden Strahlen verschwommene Horizont erweitert sich allmählich, als würde ein Schleier von ihm fortgezogen, und den forschenden Blicken zeigt sich, kaum zwei Meilen entfernt, die Küste von Afrika, Cap Palmas.

Doch welche bittere Enttäuschung erfährt das Wunder hoffende Auge! Nicht jene wildromantischen Gestade erblickt es, die kühn und himmelanstrebend aus der Tiefe emporsteigen, gekrönt mit Palmen und üppiger Vegetation — nicht den majestätischen Urwald mit gigantischen Bäumen und dem undurchdringlichen Gewirr der Lianen — nicht jene lieblichen Thäler, berieselt von silbernem Quell, prangend im schönsten Grün und geschmückt mit dem Schmelz einer südländischen Blütenpracht. Keines dieser Attribute, mit denen die Phantasie so gern die Tropen beschenkt, zeigt sich dem Auge; nur ein kahler gelblicher Hügel ohne Spur einer Vegetation, eine flache sandige Küste rollt sich auf in trostloser Eintönigkeit.

Einzelne Wasservögel schweben kreischend in den Lüften und spähen nach

Beute, das ist das Leben in der todten Scene — die brandenden Wogen rauschen auf den weißen Strand, das ist die Abwechslung.

Die Nacht senkt ihren dunklen Schleier auf das Meer und verhüllt mitleidig das trübe Bild. Stumm sehen sich die Badegäste an, der Anblick stimmt gar zu schlecht mit den Illusionen, in denen sie sich bisher gewiegt. Doch die Niedergeschlagenheit währt zum Glück nicht lange; abermals sendet Afrika jetzt einen Gruß, aber diesmal ist er lieblich und wohlthuend.

Durch das schnelle Abkühlen des Landes nach Sonnenuntergang ist das Gleichgewicht der Atmosphäre unterbrochen, und die alles ausgleichende Natur strebt es wieder herzustellen. Ein leichter erfrischender Hauch, die Landbriese erhebt sich und strömt dem Meere zu, das seine Wärme länger als das Land bewahrt. Aber er kommt nicht aus der Wüste, wie der Samum und der Harmattan, er streift nicht über den Todtenacker der Schöpfung, über die bleiche Sahara — nein, er wird geboren in dem frischen üppigen Leben der sprossenden Bäume und Kräuter, er küßt die Knospen und Blüten wach, deren Augen sich vor dem blendenden Sonnenlicht schlossen. Sie öffnen jetzt ihre duftenden Kelche und Kronen und beschenken die linde Nacht mit ihrem reichströmenden Aroma. Der Landwind pflückt sich einen kostbaren Strauß aus den Düften und führt ihn mit sich hinaus weit auf das Meer, um die Sinne der Seefahrer zu ergötzen. Mit welcher Wonne schlürfen diese sie ein! Die Düfte künden ihnen die Nähe der Tropen; nicht die öde Sandküste des Cap Palmas, nein die reiche lebendige Natur des Südens, die sich hinter jenem todten Sandstreifen verbirgt; sie erzählen ihnen von Palmenhainen mit dunklen Blätterkronen, von dem grünen Laubdach der Orangenbäume mit schneeigen Blüten und goldenen Früchten.

Sanft schwellen die Segel der Fregatte vor dem mildem Hauche, der nur leicht die Spiegelfläche des Meeres kräuselt. Geräuschlos gleitet sie durch die Fluten, und nur der matte Schimmer des Kielwassers gibt Zeugniß von ihrer Bewegung.

Als die Sonne am andern Morgen ihrem kühlen Bade entsteigt, beleuchtet sie eine schönere Scene als am Abend vorher. Ein ziemlich hohes Vorgebirge, Cap Mesurado, zeigt sich in geringer Entfernung. Es ist mit dichten Waldungen bekränzt und prangt in saftigem Grün. Seine südliche Seite hebt sich schroff empor, und an den zerrissenen Felsen ihres Fußes brechen sich schäumend die Wogen des Oceans. Der nördliche Abhang flacht sich weniger steil ab; aus den ihn zierenden Gebüschen tauchen die rothen Dächer und weißen Mauern europäisch gebauter Häuser und überraschen durch ihre unerwartete Erscheinung. Das Land weiter nördlich ist niedrig und gestattet einen weiten Blick in das Innere. Durch seine üppigen Gefilde schlängelt sich in mannigfachen Windungen der Mesuradofluß wie ein breites leuchtendes Band, um sich bei dem Vorgebirge in das Meer zu ergießen, und am fernen Horizont wird das liebliche Gemälde von einem Höhenzuge eingerahmt, den dichter Urwald krönt.

Das Ziel der Reise ist erreicht; nach kurzer Zeit geht die Fregatte vor dem Mesuradofluß vor Anker, und das Auge erblickt nun nicht mehr einzelne versteckte Häuser am Abhange, sondern ein romantisch gelegenes Städtchen, das wie durch Zauber aus dem Grün der Umgebung hervorspringt. Es ist Monrovia, die Hauptstadt der Republik; aber so reizend und pittoresk es sich auch zeigt, dem jüngeren Personal des Stabes verdirbt seine Erscheinung offenbar etwas den Humor. Sie paßt gar nicht in das Bild, das sie im Geiste sich entworfen. Wo bleiben die erwarteten Abenteuer, wo die Kämpfe mit Elephanten und wilden Völkerschaften, wenn es hier regelrechte Häuser von Backsteinen gibt, deren Aussehen darauf schließen läßt, daß Frack und Crinoline statt des erwarteten Federschurzes darin ihren Wohnsitz aufgeschlagen haben!

Doch halt, was ist das? Welche wilde Jagd kommt dort plötzlich angebraust?

Ein Heer von Boten ergießt sich aus der Flußmündung auf die Rhede und in jedem derselben befinden sich schwarze Gestalten. In wilder Hast nehmen sie ihren Weg auf das Schiff; dort schlägt eins der gebrechlichen Canoes um, dort wieder eins, dort das dritte ihre Insassen verschwinden in den Fluten, aber keins der übrigen Bote nimmt Notiz davon. In dichtgedrängten Massen kommt sie herangestürmt, die schwarze Schar und peitscht mit gewaltigem Ruderschlag ihre Fahrzeuge durch die Wellen.

An Bord des „Seestern" herrscht eine Zeit lang Ungewißheit über ihre Absichten. Fast hat es den Anschein, als wollten sie das Schiff überfallen, und in den Badegästen steigen schon allerlei unheimliche Gedanken auf, doch bald stellt sich heraus, daß die des Kannibalismus verdächtigten Wilden ganz zahme Bürger der freien Republik Liberia sind, welche nur ein Concurrenzjagen angestellt haben, um sich der Fregatte als Arbeiter anzubieten. Sie gehören zu dem friedlichen Stamme der an der Westküste Afrikas verstreuten Kru-Neger, welche dadurch merkwürdig sind, daß sie ohne Hunger und Peitsche arbeiten und ihren Verdienst sorgsam sparen, um später als ehrsame Rentiers und Hüttenbesitzer in dem Winkel eines Urwaldes auf ihren Lorbeeren auszuruhen und ihr Dasein durch eine Pfeife Tabak und ein Glas selbstgebrautes Bier aus sauren Pflaumen zu erheitern.

Daß sie sparsam sind, geht schon aus ihrer Kleidung hervor. Sie tragen einen baumwollenen Schurz, haben ihn aber zur Schonung und, um ihn beim Umschlagen ihrer Boote nicht naß zu machen, um den Kopf gewunden, und erscheinen auch in diesem Costüm an Bord des „Seestern".

Bei diesem Anblick heitern sich die Gesichter der verstimmten Badegäste wieder auf. Hier ist doch Natur und Romantik; eine solche Kleidung paßt zu dem Plane der beabsichtigten Expedition, nun wird es auch an Urwald, Krokodilen und Nashörnern nicht fehlen.

Inzwischen wird die Gig klar gemacht und mit einem Officier an das Land gesandt, um dem Präsidenten der Republik die Ankunft der Fregatte anzuzeigen

und mit ihm das Erforderliche wegen Austausches der üblichen Besuche und Salute zu verabreden.

Der Capitän hat Lieutenant Bölting dazu bestimmt, und dieser fühlt sich dadurch nicht wenig geschmeichelt und gehoben. Würde der Capitän ihn, den jüngsten Lieutenant, gewählt haben, wenn er nicht seine besonderen Ursachen hätte? Zu dergleichen Missionen gehört nach Böltings Ansicht nicht nur ein feiner Kopf, sondern auch ein feines, höfliches Benehmen — er hat also allen Grund, stolz zu sein, und wenn sich in seinen Mienen etwas wie Triumph spiegelt, so ist dies nur das Resultat einer im Innern gezogenen Parallele mit den Kameraden. Das seit der unangenehmen Bartgeschichte in Teneriffa stark erschütterte Selbstvertrauen kehrt zurück, und ein klein wenig beginnt sich auch die Eitelkeit wieder zu regen.

Die Toilette wird mit größter Sorgfalt behandelt und der wachhabende Officier muß zweimal daran erinnern lassen, daß die Gig fertig ist, dann aber erscheint Bölting auch tadellos. Mit Händen und Füßen in Glacé, begibt er sich klopfenden Herzens auf die diplomatische Sendung. Bei der Landung betritt er ein Dorf, dessen niedrige, mit Blättern und Strauchwerk gedeckte Lehmhütten in Kegelform ihm keinen hohen Begriff von den Zuständen der Republik geben. Aus den kaum drei Fuß hohen Thüröffnungen schauen schrecklich bemalte und grinsende Gesichter wollköpfiger Schwarzen auf den Fremdling, und ein Haufe nackender Kinder sammelt sich gaffend um ihn.

Ein unbehagliches Gefühl beschleicht ihn bei dem Gedanken, den Präsidenten in einer ähnlichen Hütte zu treffen und mit der neuen Uniform durch ein so niedriges Thürloch kriechen zu müssen, jedoch erfährt er zu seiner Beruhigung, daß das Staatsoberhaupt oben in Monrovia in einem jener comfortabel aussehenden Häuser wohne, die er bisher für europäische Niederlassungen gehalten.

Ein kleiner Negerknabe, barfuß bis zum Halse, erbietet sich als Führer, und nach tausend Schritten beschwerlichen Kletterns befindet sich Bölting auf dem Rücken des Vorgebirges und in der Residenz, die zwar nur aus einer Straße von beschränkten Dimensionen besteht, deren Gebäude jedoch einen höheren Grad von Cultur aufweisen.

Im Vorübergehen wirft er durch ein offenstehendes Fenster einen Blick in das Innere eines Hauses, wendet jedoch erröthend schnell wieder den Kopf. Was hat er auch in die Fenster eines Damenboudoirs zu sehen? In so heißen Klimaten machen die Leute es sich in ihren Wohnungen bequem.

Endlich ist er vor dem Hause des Präsidenten angelangt, das sehr geräumig und in europäischem Style gebaut, mit allen tropischen Bequemlichkeiten ausgestattet ist und einen höchst gastlichen Eindruck macht. Die Thür steht offen, und der Lieutenant betritt den Flur. Nachdem er sich vergebens nach einer Klingel oder Dienerschaft umgeschaut, klopft er an eine Zimmerthür. Sie

öffnet sich, und ein alter sehr würdevoll aussehender Herr in schwarzem Frack und hoher weißer Halsbinde tritt ihm entgegen.

Bölting macht ihm die eleganteste Verbeugung, die ihm zur Disposition steht, und stellt sich in gewähltester Redeform und classischem Englisch vor.

Der alte würdevolle Herr zieht die Augenbrauen in die Höhe, steckt das Kinn noch tiefer in die weiße Halsbinde und dankt mit einem verbindlichen Lächeln, wobei er ein formidables Gebiß zeigt, das mit seinen 32 nach Landessitte spitzgefeilten Zähnen viel Aehnlichkeit mit dem eines Hai besitzt.

Bölting ist im Begriff, in wohlgesetzter Rede jetzt auf den eigentlichen Zweck seiner Mission zu kommen, als ein zufälliger Blick auf die Füße des Präsidenten ihn einen Augenblick stocken läßt. Seine Excellenz sind nämlich trotz Frack und weißer Kravatte barfuß, und da auch die Beinkleider etwas kurz gerathen sind, macht sich dieser Umstand sehr bemerklich.

Der Lieutenant hält diese absonderliche Toilette jedoch für landesüblich, wie die spitzgefeilten Zähne, und findet bald den Faden seiner gut memorirten Rede wieder. Der Präsident hört anscheinend mit großer Aufmerksamkeit zu, aber vergebens wartet Bölting auf eine Antwort seiner zuletzt gestellten Frage, wann Se. Excellenz geruhen wolle, dem Commandanten Sr. Maj. Fregatte „Seestern" zu gestatten, daß er seine Aufwartung machen könne.

Der Präsident verneigt sich nur wieder schweigend und zeigt abermals sein Gebiß. Bölting wird unruhig; man hat ihm mitgetheilt, Se. Excellenz spreche fertig englisch, doch es scheint fast, als ob er von seiner ganzen Rede kein Wort verstanden habe. Er richtet noch einmal dieselbe Frage an ihn, aber es erfolgt nur dieselbe Grimasse von Seiten des alten Herrn. Jetzt wird der Lieutenant verlegen, sein ganzer diplomatischer Ruf steht auf dem Spiel. Vergebens sinnt er auf ein Mittel, um sich aus der schwierigen Affaire zu ziehen, da ertönt auf einmal eine Klingel. Se. Excellenz schnellt empor, verliert seine würdevolle Haltung und verschwindet spornstreichs durch eine Thür.

Dem Lieutenant steigt ein Gedanke auf, bei dem ihm siedend heiß wird. In dem Augenblicke öffnet sich die Thür, durch welche der alte Herr verschwand, und eine Mulatte von mittleren Jahren und feinem gesellschaftlichen Anstande tritt in das Zimmer.

„Verzeihen Sie, Herr Lieutenant", beginnt er in fließendem Englisch, „daß Sie so lange im Vorzimmer haben warten müssen, aber mein Diener ist ein erst vor kurzem engagirter Kruneger, der englischen Sprache nicht mächtig, und er hat es versäumt, mich rechtzeitig von Ihrer Anwesenheit zu unterrichten. Darf ich ergebenst bitten, in mein Zimmer zu treten?"

Bölting wird blutroth; was er vorhin kaum auszudenken wagte, verhält sich wirklich so. Sein diplomatisches Gefühl hat ihm einen argen Streich gespielt, und er hat den Herrn mit dem Diener verwechselt. Wenn das an Bord bekannt würde! Glücklicherweise hat das Quiproquo keinen Zeugen gehabt und die Pseudo-Excellenz verstand kein Englisch.

Die Liebenswürdigkeit des Präsidenten gibt dem Lieutenant auch bald seine Selbstbeherrschung wieder und macht es ihm leicht, zum zweiten Male seines Auftrags sich zu entledigen. Nach zehn Minuten ist alles zur Zufriedenheit geregelt, und Bölting kehrt an Bord zurück, um dem Capitän Meldung abzustatten.

Am andern Tage werden die officiellen Besuche gemacht und die Salute ausgewechselt, wenngleich letzteres seitens der Republik einige Schwierigkeiten verursacht. Die Geschützröhre sind zwar vorhanden, aber die Kammern haben noch nicht das Geld für die Laffeten bewilligt, und der Kriegsminister sieht sich daher genöthigt, die Kanonen zuvor auf Steinhaufen zu montiren, um schießen zu können.

Alles geht indessen gut, und mit Abschluß dieser Formalitäten ist der ungehinderte Verkehr zwischen Schiff und Land eröffnet. Der Capitän ertheilt mit großer Liberalität Urlaub, Kurzspleiß drückt mit Bezug auf den Gebrauch der Boote ebenfalls eine Auge zu, und die gute Gelegenheit wird eifrig benutzt, um den interessanten Küstenpunkt nach allen Richtungen hin kennen zu lernen. Vogel und Genossen bereiten mit großem Ernst die auf mindestens acht Tage berechnete wissenschaftliche Expedition in das Innere vor, welche auf dem eine Meile nördlich von Monrovia sich ergießenden St. Paul-Strom vor sich gehen soll. Andere beabsichtigen auf dem Mesuradofluß landeinwärts zu bringen, und eine dritte Partie will zu Lande die Urwälder besuchen.

Vorher einigen sich jedoch alle darin, die Eigenthümlichkeiten des Landes an Ort und Stelle zu studiren und wählen als passendste Localität dazu das in der Straße der Stadt gelegene Navy-Hotel, dessen coulanter Wirth, Mr. Darkey, ein Neger vom reinsten Wasser, es trefflich versteht, seinen Gästen den Aufenthalt im Hause angenehm zu machen.

Ein solennes Frühstück, an dem man sich für die von den Messevorständen erlittene Salzfleischunbill rächen will, und das neben zarten Affenkeulen auch ein Glas vaterländischen Rheinweins bietet, verschwindet in unglaublich kurzer Zeit, versetzt aber auch die Theilnehmer in eine angenehme Stimmung.

Bei Tische präsidirt nach englischer Weise Mrs. Darkey, eine Mulattin in gesetzten Jahren, die würdige Lebensgefährtin des Hotelbesitzers, Vorsteherin eines Frauenvereins für verschämte Arme und verschiedener anderer humaner Institute.

Neben andern schätzenswerthen Charaktereigenschaften besitzt sie auch die Gabe der Unterhaltung in hohem Grade und ist außerdem über alle Verhältnisse der Stadt genau orientirt. Nach einer halben Stunde sind die Seesternianer in sämmtliche politischen und socialen Mysterien Monrovias eingeweiht und haben auch beiläufig erfahren, daß Mrs. Darkey die Wäsche für die hier anlaufenden Schiffe besorgt.

Nur einem Punkt berührt die redselige Wirthin nicht, die Preise ihrer Waaren und sie thut sehr recht daran, um ihren Gästen nicht den Appettit zu verderben

Als nach dem Dessert die Rechnung erscheint, stehen ihnen die Haare zu Berge, die Preise sind echt afrikanisch, und Mrs. Darkey liefert dadurch den Beweis, daß man Vorsteherin eines Vereins für verschämte Arme und dennoch unverschämt sein kann. Jedenfalls haben die Herren aber für das Studium liberianischer Eigenthümlichkeit den passendsten Punkt ausgewählt und sind vorläufig befriedigt. Ihre ferneren Mahlzeiten beschließen sie jedoch entweder an Bord, oder als Picnic im Freien einzunehmen und sich dann die Affen selbst zu schießen.

Die beabsichtigten Partien sollen jetzt vor sich gehen, aber sie werden noch einige Tage verschoben, da es verlautet, daß der Präsident dem Officiercorps ein officielles Diner zu geben beabsichtigt und niemand diese vielversprechende Festlichkeit versäumen will.

Die Einladung ergeht, und alle dienstfreien Officiere 2c. geben ihr Folge. Bei Landung der Boote hat sich die gesammte Einwohnerschaft der Vorstadt, in der Bölting anfänglich den Präsidenten zu treffen fürchtete, am Ufer eingefunden und gibt der Gesellschaft bis vor die Stadt das Ehrengeleite. Hier werden die leichtgeschürzten Vorstädter jedoch durch Herrn Apollonius Applepie, General der Miliz — Liberia ist noch nicht so glücklich, ein stehendes Heer zu besitzen — und Polizeidirector auf energische Weise zurückgewiesen, um einer andern Bürgerescorte Platz zu machen, die aus Monrovianern besteht, zwar eben so neugierig ist, sich jedoch wenigstens im Besitz von Beinkleidern und Unterröcken befindet.

Im Hause des Präsidenten haben sich bereits die Spitzen der Behörden und die hohen Würdenträger der Republik eingefunden, sämmtlich Farbige, und nach der Vorstellung geht es zur Tafel. Das Diner läßt nichts zu wünschen übrig, auch an der Qualität der Weine finden die Kenner nichts auszusetzen; wenn man nicht in Gesellschaft der Schwarzen wäre, würde man glauben, in dem ersten Hotel einer europäischen Residenz zu diniren.

Die Unterhaltung ist animirt, die Neger sind lebhaften Temperamentes und sprechen gern und viel. Die Conversation wird in Englisch, der officiellen Landessprache geführt; einige der Herren verstehen jedoch auch französisch und der Finanzminister sogar etwas deutsch. Es ist bunte Reihe gemacht, und ein Weißer sitzt immer zwischen zwei Schwarzen, eine zarte Anspielung auf die Landesfarben der Fregatte.

Die einzelnen Tischnachbarn sind in eifrigem Gespräch begriffen; liberische und deutsche Verhältnisse geben genügenden und für beide Seiten interessanten Stoff, und man scheint sich sehr gut zu amüsiren. Nur Bölting und Dr. Salomo fühlen sich offenbar unbehaglich. Ersterem gegenüber servirt der würdevolle alte Herr von neulich mit den nackten Füßen und benutzt jede Gelegenheit, wenn der Lieutenant aufblickt, ihm als altem Bekannten vertraulich zuzulächeln, was den feinen Diplomaten jedesmal schaudern macht und ihm vollständig den Appetit benimmt. Dr. Salomo dagegen sitzt verlegen und

schweigend, weil er zwischen zwei Herrn gerathen ist, die weder französisch noch deutsch verstehen, während er selbst mit dem Englischen auf nichts weniger als vertrautem Fuße steht.

Endlich stellt sich durch Vermittelung des gegenübersitzenden Lieutenant Bohr heraus, daß Salomos Nachbar zur Rechten, Dr. Hannibal Greasebelly, der Cultusminister, in Oxford studirt hat. Ueber Salomos Gesicht fliegt ein freudiges Lächeln, aller Verlegenheit ist auf einmal abgeholfen. Die Brücke des Verständnisses ist gefunden, und der Doctor beginnt die Unterhaltung mit einem kühnen „loquerisne latine?“ — „Loquor“, ist die Antwort, aber ach, die Freude dauert nicht lange. Schon das nächste Wort klingt Salomos classischem Ohr durchaus nicht ciceronianisch. Es lautet ungefähr wie „Ameise“, und die folgende Phrase bleibt ihm völlig unverständlich.

Der Minister hat sein Latein in England, der Doctor in Deutschland gelernt, da sitzt der Haken. Dort richtet sich die Aussprache nach den Regeln der englischen Grammatik; mit jenem „Ameise“ meinte der Cultusminister „amice“, und bitter enttäuscht sieht sich der arme Doctor abermals zu einem theilnahmlosen Schweigen verurtheilt.

Gegen Ende der Tafel kommt die Reihe an die Toaste. Auch diese schrecklichsten aller Zuthaten eines Diners sind mit der Cultur in Liberia eingedrungen, und sie schießen wie Pilze aus dem Munde der verschiedenen Gäste auf. Das einzige Glück dabei ist, das kein obligates Steckenbleiben Sprechern und Zuhörern den Angstschweiß auf die Stirn treibt, im Gegentheil erfüllt die Eloquenz der Schwarzen die Europäer mit Staunen und Bewunderung, namentlich da sie vielfach eine Bildung und Culturstufe verräth, die man bei früheren Sclaven durchaus nicht erwartet hat.

Nach aufgehobener Tafel, während welcher das Musikcorps der Fregatte mit deutschen Weisen das Ohr der Monrovianer ergötzt, erweitert sich der Gesellschaftskreis bedeutend.

In Anlaß einer so feierlichen Gelegenheit hat der Präsident geglaubt, nach nordamerikanischer Sitte einen allgemeinen Empfangstag anberaumen zu müssen, und in kurzer Zeit füllt sich der große Saal des Hauses mit einigen sechzig neuen Gästen, der Crême der Gesellschaft der Stadt, zu der auch Mrs. Darkey, Vorsteherin des Vereins für verschämte Arme, zählt.

Wurden bisher in dem kleinen Kreise jene komischen Seiten der Negernatur, die sich so häufig bei den freigewordenen Schwarzen zeigen, vermißt, so zeigen sie sich dagegen jetzt um so auffälliger. Die hervorragendsten derselben sind das lächerliche Selbstgefühl, welches der wenig gebildete unabhängige Schwarze so gern zur Schau trägt, die an Carricatur streifende Nachahmungssucht, was Sitten Gebräuche und Kleidung der Weißen betrifft, das quirlige, unstäte Wesen und ein unaufhörliches Plappern.

Sie rufen bei den Europäern mehr als einmal ein Lächeln auf die Lippen,

aber sie geben andererseits auch der Festlichkeit eine pikante Würze, wie sie selten einer Gesellschaft eigen ist.

Ein Kranz von Damen, der sich durch die Mannigfaltigkeit seiner Färbung auszeichnet, zieht vor allem die Aufmerksamkeit der Deutschen auf sich. Alle Schattirungen vom tiefsten Schwarz der reinen Rasse bis zum fast weißen Teint der Quarterone sind vertreten und die Toiletten darauf berechnet, sie möglichst vortheilhaft zur Geltung zu bringen.

Niedrige Kleider und kurze Aermel setzen die Fülle des Nackens und die Rundung der Arme in das beste Licht, Crinoline und Schleppkleider verbergen die Plattfüße, und das Einreiben der Haut mit Oel macht die Damen in wahrem Sinne des Wortes zu g l ä n z e n d e n Erscheinungen.

Die Krone des Festes ist jedoch Miss Minerva Applepie, die Tochter des Generals und Polizeidirectors. Ihr Teint ist wie der schönste schwarze Sammet, die Augen sprühen Feuer, zwischen den Korallenlippen schauen kokett zwei blendend weiße Zahnreihen hervor, und die hunderte von kleinen Zoll langen Zöpfchen, in die sie ihr kurzes wolliges Haar geflochten, geben dem Kopfe und der ganzen Erscheinung etwas höchst Originelles.

Natürlich wirkt sie auf das jüngere Personal der Fregatte wie ein Magnet, und Miss Minerva in ihrem hübschen Rosakleide bildet zum großen Kummer ihrer braunen und gelben Genossinnen, die wegen des theilweise in ihren Adern fließenden europäischen Blutes von den Weißen vorzugsweise Berücksichtigung erwarten, den Mittelpunkt der Huldigungen.

Der alte General, mit dessen Embonpoint der Schnitt der Uniform nicht Schritt gehalten, und der deshalb nur die beiden obersten Knöpfe der Weste zuknöpfen kann, schwimmt in Entzücken über die seiner Tochter widerfahrende Auszeichnung und drückt aus Dankbarkeit rechts und links jedem die Hand, während die vernachlässigten Freundinnen sich durch boshafte Bemerkungen zu rächen suchen.

„Ich habe sie noch gekannt, als sie in New-Orleans Apfelsinen verkaufte und kein Hemde auf dem Leibe hatte", flüstert eine gelbe, hoch in die Saat geschossene Terzerone so laut ihrer Freundin zu, daß die ganze Gesellschaft es nothwendig hören muß.

„Ach ja, ich erinnere mich", erwidert diese nicht leiser, „ihr Vater machte dem Hauptmann Somebody die Stiefel rein."

„Das Macherlohn für ihr Kleid schuldet sie meiner Schwester auch noch", fügt Mrs. Darkey, die Vorsteherin des Vereins für verschämte Arme, maliciös hinzu.

„Was die Deutschen wohl an dem kleinen „Nigger" mit ihrer Igelfrisur haben!" ruft Miss Rosaura Pennyfox, eine dürre Mulattin, die aber schönes langes Haar besitzt.

Doch der kleine schwarze Sprühteufel kehrt sich nicht an die wohlwollenden

Aeußerungen der Freundinnen und nimmt mit ebenso viel natürlicher Grazie als Unbefangenheit die dargebrachten Huldigungen entgegen.

Was gäbe Dr. Salomo darum, wenn er so viel Englisch verstünde, um dem kleinen Kobold auch einige angenehme Sachen zu sagen, aber Lateinisch spricht Minerva leider nicht, und so muß er sich für seinen guten Willen mit einem Händedrucke des glücklichen Vaters begnügen, dessen Weste jetzt nur noch durch den obersten Kopf gehalten wird, und der vergebens bemüht ist, sich den Freudenschweiß von der Stirn zu wischen, da der enge Frack ihm nicht gestattet, die Hände bis zu dem Gesicht zu bringen.

Nachdem eine halbe Stunde in lebhafter Conversation vergangen, regt sich bei den jüngeren Seesternianern trotz der für solche Vergnügungen ungünstigen Landestemperatur die Tanzlust. Die weißen Handschuhe werden hervorgeholt, die Musik beginnt einen langsamen, dem Klima angemessenen Walzer, und die Tänzer suchen nach Engagements. Aber o weh! überall giebt es Körbe. „Ich danke Ihnen, aber ich kann nicht tanzen", erklingt es in den verschiedensten Tonarten, wenn auch mit schwermüthigen Seufzern. Die Deutschen stehen versteinert; junge Mädchen von 15—20 Jahren können nicht tanzen, das ist nicht möglich, dahinter steckt etwas anderes.

„Ach, ich tanze leidenschaftlich gern", flüstert der kleine Sprühteufel Vogel zu, der natürlich seine jüngeren Kameraden bei Seite geschoben und das hübsche Mädchen zuerst engagirt hat, „aber wir dürfen nicht."

„Weshalb dürfen Sie nicht?" fragt Vogel erstaunt.

„Dr. Greasebelly hat es verboten, er sagt, Tanzen sei Sünde."

Vergebens sucht Vogel die Autorität des Cultusministers zu untergraben, — Minervchen bleibt fest, wenngleich sie sichtbar gegen die Verlockung ankämpft und den niedlichen Medusenkopf unbewußt nach dem Tacte des reizenden Gunglschen Walzers wiegt.

Vogel schießt wüthende die Blicke auf den Minister, der, mit Mrs. Darkey in einer Unterredung begriffen, ihm als der ungerechteste Tyrann erscheint. Schon sinnt er auf einen Streich, um sich an dem hohen Würdenträger zu rächen, als der Capitän — fast scheint es wie Absicht — ihm zu Hülfe kommt, den Minister in ein Gespräch verwickelt und ihn allmählich dabei in ein anstoßendes Zimmer lootst.

Vogel, der sofort die Situation zu benutzen weiß, flüstert inzwischen dem Capellmeister etwas in das Ohr und gibt auch für seine jüngeren Kameraden Parole aus. Als die letzte Spitze des ministeriellen Frackzipfels in der Thür verschwindet, verklingen auch die letzten Takte des sanften Walzers, aber unmittelbar danach ertönt ein rauschender Galopp. Vogel umfaßt den kleinen Kobold, die übrigen Cadetten folgen seinem Beispiel, und sieben schwarzweiße Paare wirbeln urplötzlich durch den Saal. Zwei Takte lang lassen sich die jungen Mädchen nachziehen, dann aber ist ihr Widerstand besiegt, Lust und Freude blitzt aus den feurigen Augen, die Musik scheint sie zu elektrisiren, Dr.

Greasebellys Verbot ist vergessen, und sie fliegen beseligt am Arme ihrer Tänzer dahin.

Mrs. Darkey verdreht die Augen, Miss Rosaura Pennyfox hat einen Anfall von Krämpfen, aber es dauert nicht lange; Lieutenant Bohr und der Zahlmeister lassen sich ihnen vorstellen und bitten um einen Tanz. In ihrer Ueberraschung vergessen sie ihre Entrüstung, sie lassen sich verführen, und wenige Augenblicke danach sind auch sie in den Wirbel mitgerissen. Bölting hat die gelbe Terzerone engagirt; er hätte sich gar zu gern eine der kleinen Schwarzen geholt, aber wer bürgt ihm dafür, daß er bei einer Gesellschaft von so echt republikanischem Gepräge nicht an die Tochter des alten würdigen Herrn mit den kurzen Beinkleidern geräth!

Bald schmückt keine einzige Dame mehr die Wand, der Galopp wird immer schneller und rauschender, die Paare sind unermüdlich! Den anwesenden farbigen Herren zuckt es ebenfalls in den Füßen; Damen sind nicht mehr vorhanden, sie umschlingen sich gegenseitig, und nach einigen Minuten sind nur noch zwei Personen in dem Saale zu erblicken, die der Verführung widerstanden haben, der vom Capitän freigelassene Dr. Greasebelly und General Applepie. Um nicht von dem tollen Wirbel überrannt zu werden, haben sie sich vis-à-vis in die Thüren gestellt; dem General ist vor Freude der letzte Westenknopf abgesprungen, aber das schmale Rückentheil des Fracks gestattet ihm noch immer nicht, sich den Schweiß zu wischen. Der Minister würde vor Wuth über das tanzende Volk erbleichen, wenn es bei seiner schwarzen Haut möglich wäre; er ist eben im Begriff, der abtrünnigen Mrs. Darkey einige Zornesblicke zuzuschleudern, da fliegen Vogel und der kleine Sprühteufel an ihm vorüber. Dem nichtsnutzigen Cadetten fällt es auf einmal ein, links herumzutanzen, und der vorstehende Bauch des Ministers erhält durch das unerwartete Manöver einen Stoß, der nach einem Diner ihn nothwendig eine Zeit lang kampfunfähig machen muß. Ohne seine Plattfüße würde er gewiß den Halt verloren haben, diese retten ihn vor dem Hinstürzen, aber seine ganze Constitution ist so erschüttert, daß er einen Divan aufsuchen muß und in einem Nebenzimmer verschwindet, wo seine hohen Collegen mit dem Präsidenten im Whist vertieft sind.

Dem Galopp folgt ein Polka, der Polka ein Walzer, und so geht es fort, bis Mitternacht längst vorüber ist. Endlich gibt die Ankunft der Boote das Zeichen zum Aufbruch, und zum größten Bedauern der unerschöpflichen Tänzer packt das Musikcorps die Instrumente ein.

Das interessante Fest ist beendet, und man trennt sich allseitig befriedigt. In zarter Aufmerksamkeit hat General Applepie die der Polizeidirection und dem Kriegsministerium gehörige Laterne anzünden lassen und trägt sie höchst eigenhändig dem Officiercorps auf dem Rückwege vor, da die Nacht mondlos, das Terrain sehr coupirt ist und sich die Straßenbeleuchtung in Monrovia nur auf die umherschwirrenden Glühwürmer erstreckt. Man gelangt deshalb glücklich und ohne Beinbrüche zum Landungsplatze, und im letzten Augenblicke des Ab-

stoßens erscheint auch noch Vogel, der bis dahin spurlos verschwunden war. Er hat bei Miss Minerva Vaterstelle vertreten und sie nach Hause geleitet.

Die Heimfahrt geht ohne Unfall von Statten, und so schließt dieser in den Annalen Liberias ewig denkwürdige Tag, der alle politischen und socialen Verhältnisse der Republik auf den Kopf gestellt und auf Jahre hinaus dem allmonatlich erscheinenden „Liberia Herald“ reichen Stoff zu Leitartikeln gegeben hat.

Einige Tage darauf wird auch die lang besprochene wissenschaftliche Expedition in das Innere wirklich in das Werk gesetzt und die Ausrüstung der Pinasse mit großem Eifer betrieben. Außer den vier Musketen, die Kurzspleiß zur Disposition gestellt, und die der Büchsenmacher so weit in Stand gesetzt, daß sie einige Tage vorhalten, sind noch ein halbes Dutzend Jagdflinten und Terzerole aufgegabelt, so daß sich jeder der Theilnehmer im Besitz einer Schußwaffe befindet. Die Matrosen werden mit Enterpiken und Beilen zum Aufspießen von Riesenschlangen und Fällen von Urbäumen armirt, der Doctor packt eine Apotheke ein, und von allen alten Uniformstücken werden die Knöpfe abgeschnitten, um als Bezähmungsmittel für wilde Völkerschaften und Anbahnung von Tauschhandel zu dienen. Zelte, Kochgeschirre, Hängematten und sonstiges Geräth für Bivouaks werden natürlich nicht vergessen und ebenso wenig der nöthige Proviant für acht Tage, wodurch schließlich das Boot dergestalt gefüllt ist, daß kaum Platz zum Sitzen übrig bleibt.

Um nicht zu sehr von der Hitze zu leiden, ist der frühe Morgen zur Abfahrt gewählt, und nach einer vor innerer Aufregung schlaflos zugebrachten Nacht macht sich die Gesellschaft drei Stunden vor Sonnenaufgang auf den Weg.

Frischer Landwind begünstigt die Fahrt; ein heftiges Gewitter hat während der Nacht die Atmosphäre bedeutend abgekühlt, und der bezogene Himmel verspricht eine angenehme Temperatur für den Tag. In lebhafter Unterredung über die bevorstehenden Abenteuer segelt man längs der flachen Küste und sucht die Mündung des St. Paulstroms.

Das Boot macht bei der schlanken Briese seine sechs Knoten, aber trotzdem man schon 1½ Stunden unterwegs und die Mündung nur eine Meile von Monrovia entfernt ist, läßt sie sich nicht entdecken. Vogel, der nautische Leiter der Expedition, erklärt als Sachverständiger diesen Umstand aus einer Gegenströmung, und abermals segelt man eine Stunde, ohne etwas anderes als den ununterbrochenen Sandstrand zu erblicken.

Jetzt wird die Sache bedenklich; nach der Fahrt hat das Boot drei deutsche Meilen zurückgelegt, und Vogel äußert etwas kleinlaut, möglicher Weise könne man bei der Dunkelheit doch wohl am Flusse vorbeigefahren sein. Das ist

störend, aber man macht aus der Nothwendigkeit eine Tugend und beschließt zur größeren Sicherheit vor Anker zu gehen.

Bei Tagesanbruch bestätigt sich Vogels Vermuthung über das Vorhandensein einer Strömung, nur ist sie nicht entgegen, sondern mit, und das Boot ist infolge dessen etwa zwei Meilen zu weit gefahren. Cap Mesurado erscheint als ein bläulicher Hügel, und von der Fregatte entdeckt man nach langem Suchen nur die Mastspitzen über dem Horizonte.

Die Wahrnehmung beeinträchtigt die gute Laune der Naturforscher um so mehr, als jetzt der Wind von vorn kommt und die zwei Meilen zurückzurudern sind.

Nach drei höchst langweiligen Stunden, während welcher sich die Expeditionäre gegenseitig anschweigen, ist man endlich am Ziele angelangt und befindet sich vor der Barre des Stromes, auf der eine ziemliche Brandung steht. Um dieselbe ungefährdet zu passiren, muß man dem Boote eine so schnelle Fahrt geben, wie die aufrollenden Wellen selbst haben. Die ermüdeten Matrosen können jedoch nicht rasch genug rudern, und so geschieht es, daß eine See geschwinder als das Boot ist und höchst ungalant nicht nur die hinten sitzende Gesellschaft gründlich durchnäßt, sondern auch die Pinasse halb mit Wasser füllt.

Glücklicherweise ist die Barre jetzt passirt, und das Boot entgeht dadurch der Gefahr, durch eine zweite Welle zum Sinken gebracht zu werden. Bei Besichtigung des angerichteten Schadens findet sich der mitgenommene Schiffszwieback gänzlich aufgeweicht, jedoch sieht man darüber fort, da die in einen kupfernen Kasten eingeschlossene Munition trocken geblieben ist. Ohne Brot kann man wohl in die Urwälder vordringen, nicht aber ohne Schußwaffen. Das Boot wird leer geschöpft, die Gesellschaft entledigt sich der nassen Kleider, aber trotz krampfhafter Versuche von Seiten Vogels, die Sache von der humoristischen Seite aufzufassen, will diese Art von Abenteuern den Reisenden durchaus nicht behagen, und die Stimmung wird immer gedrückter. Hinter der Mündung erweitert sich der St. Paul zu einigen tausend Schritten; seine Ufer sind mit Mangroven eingefaßt, deren engverschlungenes Wurzelwerk dem Landen eine undurchdringliche Barriere entgegensetzt. Das Laubdach ihrer weit über das Wasser reichenden Zweige gewährt aber wenigstens Schutz gegen die sengenden Strahlen der das Gewölk durchbrechenden Sonne.

Eine Stunde lang rudert das Boot in ihrem Schatten dahin, ohne daß sich die eintönige Scenerie der Landschaft ändert. Sechs Stunden sind die Touristen bereits unterwegs, sie können in der engen Pinasse nicht einmal die Füße ausstrecken und sind ganz contract geworden. Vergebens spähen sie nach Flußpferden und Krokodilen; einige Tauchermöven, die kreischend über dem Strome schweben und blitzschnell herabschießen, um nie fehlend ihre Beute mit den spitzen Schnäbeln aufzuspießen, sind das einzige Jagdwild, was in Sicht kommt.

Endlich erscheint eine mit niedrigem Buschwerk bedeckte kleine Landspitze, auf der man einige Negerhütten zu entdecken glaubt. Dieser Anblick erweckt die Lebensgeister wieder, dort wird endlich eine Landung möglich, den hungrigen winkt ein Frühstück, die Matrosen ziehen mit frischen Kräften an den Riemen, doch Vogel hemmt plötzlich durch das Commando „Langsam rudern!" den neuerwachten Eifer. Er ist sich der auf ihm ruhenden Verantwortlichkeit bewußt geworden und denkt an die Möglichkeit eines feindlichen Widerstandes. Es müssen die nöthigen Vorsichtsmaßregeln getroffen und strategische Operationen entworfen werden. Der Oberbefehlshaber zeigt sich dieser schwierigen Aufgabe vollständig gewachsen und entledigt sich ihrer in eben so umsichtiger wie kühner Weise. Er bestimmt eine Muskete, zwei Terzerole und eine Enterpike als Reserve zur Deckung eines etwaigen Rückzuges, ordnet die Ausschiffung des übrigen Heereskörpers an, recognoscirt das Ufer und läßt schließlich auf die Spitze der Landzunge zu halten, wo er ein Canoe liegen sieht. Seine Dispositionen sind so vortrefflich, daß alles ohne den geringsten Unfall von Statten geht; nur eine Schachtel Zündhütchen fällt unbemerkt in das Wasser und ertrinkt.

Die Landungstruppen setzen sich jetzt mit gefälltem Bajonett in Marsch und dringen auf das Dorf ein, aber trotz allen Herzklopfens zeigt sich leider kein Widerstand. Die Hütten stehen leer; mit außerordentlicher Bravour wird eine nach der andern erobert, schon glaubt man im Besitze der ganzen feindlichen Position zu sein, da entdeckt die Avantgarde in der Ferne plötzlich eine Schar Schwarzer, die sich auf einem freien Platz am andern Ende des Dorfes gesammelt hat und aus deren Mitte man Gewehrläufe blitzen zu sehen glaubt.

Die Lage wird kritisch, ein feindlicher Zusammenstoß und Blutvergießen scheint unvermeidlich. Vogel nimmt Stellung hinter einer Hütte und läßt Quarré formiren, obwohl die gleichmäßige Vertheilung von drei Musketen auf vier Fronten einige Schwierigkeiten macht; dann erwartet alles in athemloser Spannung das Hervorbrechen der Wilden und ihr Kriegsgeheul. Die Minuten schleichen mit bleiernen Füßen dahin, doch der Feind regt sich nicht; auch er scheint zu beobachten. Eine Viertelstunde vergeht; die Ungewißheit wird zur Qual und Vogel beschließt eine nochmalige Recognoscirung. Dichtes Buschwerk zieht sich bis in die Nähe der Wilden, die noch immer unbeweglich ihre Position behaupten. Der Verwalter wird ausersehen, sich unter dem Schutze der Sträucher hinanzuschleichen. Er macht anfangs einige Schwierigkeiten, aber Vogels dominirender Blick schmettert ihn zu Boden, und er gehorcht dem Befehle.

Wiederum klopfen die Herzen hörbar vor Aufregung, wiederum vergehen fünf endlose Minuten, da hallt plötzlich ein furchtbares Geschrei von jenseits herüber und läßt in den Adern der Nichtcombattanten das Blut erstarren. „Klar zum Gefecht!" commandirt Vogel und die drei Musketen knacken mit Vehemenz. Mit geschwungenem Säbel steht er vor der Front, aber vergebens

erwartet man die Feinde; das Kriegsgeheul scheint sich eher zu entfernen, als näher zu kommen.

Der Commandirende tritt hinter der Hütte vor und schaut durch sein Fernrohr nach dem Punkte, wo die Wilden waren. Sie sind verschwunden, aber der Verwalter steht mitten auf dem freien Platze und winkt. Das Quarré setzt sich in Marsch und langt im Sturmschritt bei ihm an. Der Verwalter empfängt die tapfern Streiter mit Lachen. Die schwarze Schar bestand nur aus Frauen und Kindern, die bei seinem Anblicke vor Angst in alle Winde gestiebt sind. Die Männer des friedlichen Krudorfes sind sämmtlich an die Küste zur Arbeit ausgezogen, nur ein Greis ist zurückgeblieben, und um ihn hatten sich die Flüchtigen gesammelt, bis das Erscheinen des Verwalters sie plötzlich mit Schreckensgeschrei auseinander sprengte.

Mit vieler Mühe gelingt es, die Flüchtigen zurückzurufen und zu beruhigen. Geschenke von Uniformsknöpfen und Cigarren überzeugen sie endlich von den friedlichen Absichten der Weißen; unter einer Fächerpalme, die das Rathhaus des Dorfes vertritt, wird ein feierlicher Freundschaftstractat geschlossen und mit einem Frühstück besiegelt. Das vom Seewasser aufgeweichte Brot wird an die Schwarzen vertheilt, diese bringen dafür Kokosnüsse und Früchte, und bald herrscht die schönste Eintracht unter den Neuverbündeten.

Man erkundigt sich nach dem Urwalde; ah! welche Freude, er ist ganz nahe, kaum tausend Schritte entfernt. Dort jener kleine Fluß, der in den St. Paul mündet, führt direct hinein.

„Gibt es auch Elephanten?" fragt Dr. Salomo erregt.

„Viel!" lautet die Antwort eines munteren 15jährigen Burschen, der ganz gut das Englische radebrecht und als Führer engagirt wird.

Ein Freudenstrahl verklärt die Gesichter der Naturforscher; nach so vielen Schwierigkeiten ist endlich das Ziel erreicht, der ersehnte Urwald da. Schleunigst wird das Bivouak abgebrochen, und unter Führung Madimos, des schwarzen Burschen, setzt sich das Boot in Bewegung.

Der kleine Fluß ist schnell erreicht und das Boot fliegt auf seiner glatten Spiegelfläche schnell dahin. Die niedrige Mangrove verschwindet und riesige Stämme streben in niegesehener Höhe dem Himmel zu. Ueppig wuchernde Schlinggewächse ranken sich zu ihren Wipfeln empor und hier und dort quillt aus dem Absatze eines Astes ein dichter Strauß kostbar gefärbter und duftender Orchideen. Baumartige Farrenkräuter besäumen das Ufer und wiegen ihre feingefiederten Zweige in dem sanften Windhauche, der über das Wasser zieht. Die schlanke Kokospalme, die melancholische Banane mit ihren saftgrünen Blättern, der mächtige weitverästete Papasbaum mit den wohlschmeckenden Früchten von der Größe eines Kinderkopfes, der Zuckerahorn in röthlichbraunem Laubschmucke — sie geben Zeugniß von der Erhabenheit und dem Reichthum einer tropischen Urnatur und erfüllen die Reisenden mit Staunen und Bewunderung. Ein eigenes Gefühl ergreift sie bei dem Gedanken, in diese

geheimnißvolle Wildniß einzudringen, die vielleicht noch nie zuvor eines Menschen Fuß betreten. Die Majestät des dunkeln Waldes, die feierliche Stille, die ungeahnte Mannigfaltigkeit und Großartigkeit der Vegetation — das alles wirkt eine Zeit lang fast überwältigend. In stummes Schauen versunken streift das Auge über die Wunder der fremden Welt und glaubt sich in ein Feenreich versetzt. Jede Biegung des Flusses eröffnet dem Blicke ein neues Bild und entzückt ihn durch seine wechselvolle Schönheit.

Allmählich wird der Fluß enger; die Blätterkronen der Bäume wölben sich über ihm zu einem dichten Dache, durch welches kein Sonnenstrahl mehr dringt, die Wurzeln und Zweige hindern die Passage, und oft kann das Boot nicht mehr die Ruder gebrauchen, sondern muß mit den Haken fortgeschoben werden.

Da reißt ein plötzliches Krachen und Rauschen in dem nahen Gebüsch die Touristen aus ihrer stillen Betrachtung.

„Elephanten!" ruft der eine; „Tiger!" der andere; „Hirsche!" der dritte, und alle schnellen in höchster Aufregung von ihren Sitzen empor. Das aufgescheuchte Wild stürmt waldeinwärts, man hört das Brechen der Zweige und sieht die Wipfel der Farrenkräuter sich heftig bewegen. Gleichzeitig scheint aber der ganze Urwald lebendig zu werden; oben in den Bäumen flattert und pfeift und zischt es, die Aeste biegen sich und schwanken, als würden sie vom Sturmwind gepeitscht und doch regt sich kein Lüftchen, im wilden Chaos erschallt mißtönendes Geschrei unsichtbaren Gethiers.

Entsetzt schauen sich die Naturforscher an, es ist, als ob die wilde Jagd über ihren Köpfen dahinsauste.

Nur Madimo sitzt ruhig auf dem Steven des Bootes und schlenkert mit den Beinen. Mißtrauisch blicken die Matrosen zu ihm auf und halten ihn selbst für einen Waldteufel, der sie hier unter seine Brüder und in ein Zauberland gelockt. Grinsend zeigt er ihnen seine Zähne. „Monkey!" lacht er und amüsirt sich offenbar über die furchtsamen Gesichter. Er hat Recht; in demselben Augenblicke rauscht wieder ein großer Zweig über dem Boote, hunderte von Affenköpfen mit gefletschten Zähnen schauen durch das dichte Laub und ein Hagel von Nüssen und Früchten saust auf die Besatzung nieder. Es ist eine regelrechte Attacke und es heißt sich vertheidigen. Die Gewehre fliegen an die Backe, und donnernd rollen die Schüsse durch den Wald. Die Affenschar entflieht mit Geheul, aber es ist nur Kinderspiel gegen das, was folgt. Tausende von Thierstimmen erheben sich ringsum und erfüllen den stillen Wald mit markdurchdringendem Geschrei. Ueberall in dem Unterholz raschelt und kracht es von der Flucht des aus seiner Ruhe aufgeschreckten Wildes, Schwärme von Holztauben schwirren in den Lüften und rufen ihr melancholisches Kurkurr, buntgefiederte Papageien schlüpfen durch das dunkle Laub und lassen ihr gellendes Kreischen hören, und mit mächtigem Flügelschlag heben sich die Raubvögel von ihren Horsten in den Wipfeln der gigantischen Bäume, als wollten sich alle den Fremdlingen widersetzen, die es wagen, ihre unerforschte Heimat zu entweihen.

Doch diese lassen sich nicht von ihrem Vorhaben abschrecken; das wilde Concert giebt ihnen die Ueberzeugung, daß sie wirklich sich jetzt im Urwalde befinden. Was sie gehört und gesehen, übertrifft ihre hochgespanntesten Erwartungen. Humboldts und Schleidens beredte Schilderungen sind nur schwache Schatten der Wirklichkeit. Nun können auch die Abenteuer nicht fehlen; der Wald wimmelt von wilden Thieren und die kühnen Jägerherzen klopfen vor freudiger Erregtheit.

Einstimmig wird die Landung beschlossen und die Pinasse setzt sich gegen das Ufer in Bewegung. Leider wird der Fluß nach beiden Seiten so seicht, daß das schwere Boot festfährt, als es noch 20 Schritt vom Ufer entfernt ist. Den vereinten Anstrengungen aller gelingt es, dasselbe noch 3—4 Schritt weiter zu schieben, dann aber sitzt es wie angenagelt. Man versucht es wieder zurückzubringen, um eine andere günstigere Landungsstelle aufzufinden — aber vergebens, es rührt sich nicht von der Stelle. Es bleibt nichts übrig, als es dadurch zu erleichtern, daß die Besatzung über Bord springt. Es geschieht, aber der Grund ist so morastig, daß alle bis an die Hüften versinken und sich nur mit Mühe wieder in das Boot retten können. Der Morast erklärt auch das unbegreifliche Festsitzen des Bootes. Die Abenteuer beginnen schnell, aber sie sind denen auf der Barre ähnlich und wollen nicht munden. Schöne Aussichten, Gott weiß, wie lange hier sitzen zu bleiben! Eine Communication mit dem Lande muß nothwendig geschaffen werden, um das Boot leer zu machen, da sonst kein Gedanke daran ist, es von der Stelle zu bewegen — es fragt sich nur wie? Durch den Fluß kann niemand das Ufer erreichen, zum Schwimmen ist das Wasser zu seicht, das Waten verhindert der weiche und doch zähe Morast; um eine Brücke zu schlagen, müßten die Bootsmasten die doppelte Länge haben.

Rathlos blickt sich die Gesellschaft an. Gegenüber am Ufer steht eine schöne Stechpalme. Könnte man sie fällen, so würde sie bis zum Boote reichen und eine Brücke bilden. Dazu muß aber wieder jemand an Land.

Nach längerer fruchtloser Ueberlegung entschließt sich Vogel, selbst noch einen Versuch zu machen. Er läßt die Masten vorn über den Steven legen und schafft sich dadurch eine gefahrlose Passage von 20 Fuß; immerhin bleibt aber noch eben so viel Morast bis zum Ufer. Beim Gehen sinkt er zu tief ein, er würde ertrinken, er beschließt deshalb auf allen vieren zu kriechen, um sein Gewicht auf mehrere Punkte zu vertheilen. Um die Brust befestigt er sich ein dünnes Tau, um im Nothfalle an Bord zurückgeholt zu werden, entledigt sich seiner Kleider und beginnt seinen gefahrvollen Weg unter athmenloser Spannung der Uebrigen.

Dem Anscheine nach gelingt alles gut und er arbeitet sich kräftig durch den schwarzen Schlamm. Schon hat er drei Viertel der Strecke zurückgelegt, da ermattet er auffallend. Die Bewegungen werden langsamer, endlich hören sie ganz auf und der bis dahin sichtbare Kopf verschwindet hinter den Blättern eines sich dicht über das Wasser streckenden Sycomorenzweiges. Eine tödtliche

Angst ergreift die im Boot Zurückgebliebenen; sie rufen seinen Namen — keine Antwort; sie versuchen an dem Taue zu ziehen — es gibt nicht nach, der Unglückliche muß tief im Schlamm versunken sein. Noch stehen sie in stummer Unschlüssigkeit und bleich vor Schreck; da ertönt ein schwacher Laut vom Ufer herüber, die Blätter des Zweiges bewegen sich und der Verlorene erscheint auf festem Boden. Ein freudiges Hurrah begrüßt ihn, aber er vermag nicht zu antworten. Zum Tode ermattet sinkt er zur Erde und braucht fast eine Viertelstunde, um so viel Kräfte zu sammeln, daß er sich aufrichten und mit den Kameraden sprechen kann.

Der Sycomorenzweig ist sein Retter gewesen; kaum noch zwei Schritte vom Ufer entfernt, hätte er elend ertrinken müssen ohne ihn. So konnte er den Arm um ihn schlingen und sich soweit erholen, um das Land zu erreichen.

Eine an dem Tau ihm zugeschickte Flasche Wein restaurirt ihn in kurzer Zeit; ein Beil folgt nach, und bald stürzt die Stechpalme unter seinen Streichen. Ihre Krone liegt ganz nahe am Boot; Masten und Riemen stellen eine Verbindung mit ihr her und schaffen eine Brücke, auf der man landen kann. Mit der Passage der Menschen geht es noch leidlich, die Sachen machen jedoch mehr Schwierigkeiten, und es vergeht über eine Stunde, ehe das Boot geleert ist und flott wird. Man schiebt es jetzt zurück in das tiefere Wasser, aber dadurch entsteht ein neues Dilemma; die Verbindung mit dem Lande ist abermals unterbrochen. Es bleibt nichts übrig, als einen bequemen Landungsplatz aufzusuchen und die Sachen am Ufer entlang dorthin zu schleppen. Die günstige Stelle findet sich kaum hundert Schritt unterhalb, das Boot kann mit dem Steven an Land stoßen, und jubelnd verkünden es die Matrosen. Man will sich mit den Gegenständen in Marsch setzen, da zeigt sich aber erst der Urwald in seiner wahren Gestalt.

Vom Flusse aus gewährte er ein prachtvolles Schauspiel; die Großartigkeit und Mannigfaltigkeit seiner äußeren Erscheinung, die ungeahnte Ueppigkeit der Vegetation, die hehre Schönheit der gigantischen Stämme mit ihren gewaltigen Laubkronen, der unerschöpfliche Reichthum des Bodens, der sich in tausenden der verschiedensten Bäume und Sträucher bekundet, die glühende Farbenpracht der Blumen und Blüten — das alles riß das trunkene Auge zur staunenden Bewunderung hin und berauschte die Sinne, doch im Walde selbst ist der Eindruck ein gänzlich verschiedener.

Die Riesenbäume senden vom Gipfel, aus allen Zweigen und aus den Stämmen Luftwurzeln nieder, die sich in den Boden graben und den Mutterbaum auf hundert Schritte mit dichtem Pallisadenwerk umgeben. Die üppigen Schlinggewächse ranken sich daran empor und verweben es zu einer undurchsichtigen Wand; vergebens sucht das forschende Auge nach einer Oeffnung, durch welche ein menschlicher Körper dringen könnte. Bei jedem mühsam vorwärts gethanen Schritte, der sich nur durch den steten Gebrauch der Beile ermöglichen läßt, fällt von den erschütterten Zweigen ein Heer von Ameisen auf die un-

geschützten Körper und bringt sie mit ihren brennenden Bissen zur Verzweiflung. Ein dumpfer Modergeruch entquillt dem feuchten Boden, den durch das dichte Blätterdach nie ein Sonnenstrahl erreichen kann. Schwärme von Muskitos dringen in Auge, Nase und Ohren; an den Dornen und stachligen Blättern der Mimosen, welche die sumpfige Erde bedecken, zerreißen Kleider und Haut oben in den Bäumen grunzt ein Heer unsichtbarer Affen und läßt faule Früchte, Holzstücke und noch unangenehmere Sachen herabregnen. Das ist der Urwald von innen, wie er sich jetzt den auf das Bitterste enttäuschten Forschern präsentirt. Welchen Contrast bildet diese traurige Wirklichkeit zu den Bildern, die ihre Phantasie bisher ihnen vorgezaubert!

Unter Kokospalmen, im Schatten duftiger Orangenbäume wollte man lagern, an Pisangstämmen unter dem Schirmdach ihrer mächtigen Blätter die Hängematte zum luftigen Bivouak schlingen, die mit dem Aroma tausender Blüten geschwängerte Atmosphäre athmen und sich von den im Abendwinde leise rauschenden Blättern in den Schlaf summen lassen.

Alle diese schönen Träume sind jetzt dahin. Nach stundenlanger schwerer Arbeit hat man zerrissen, zerstochen, blutend und halbtodt vor Erschöpfung sich den Weg bis zum Boote gebahnt; wohin das Auge blickt, stößt es überall nur auf die dichte undurchdringliche Wildniß, nirgends bietet sich Aussicht auf bessern Erfolg.

Die Lust nach Abenteuern ist vergangen, der Gedanke an Elephantenjagden und wunderbare Entdeckungen aufgegeben, der Urwald allen gründlich verleidet. Um wenigstens nicht ohne jedes Ergebniß zu sein, wird vom Boote aus Jagd auf die in Schußbereich kommenden Vögel gemacht, doch schon nach wenigen Schüssen fehlen die Zündhütchen. Vergebens wird alles umgekehrt; die Schachtel, welche den Vorrath enthielt, ist und bleibt verschwunden, sie ruht sanft auf dem Grunde des St. Paulflusses.

Dadurch ist die Rückkehr an Bord schon von selbst geboten; ohne gesprochenen Befehl wendet sich das Boot, Madimo wird an seinem Dorfe abgesetzt und dann der Curs stromabwärts genommen. Es gelingt, die Barre noch vor Eintritt der Dunkelheit glücklich zu passiren, doch nun trifft man frischen Wind von vorn. Er hat eine kurze krappe See aufgewühlt und das Boot kommt trotz größter Anstrengung von Seiten der Ruderer nur höchst langsam vorwärts. Der Leuchtthurm auf Cap Mesurado und die Laterne an der Besansgaffel des „Seestern" wollen durchaus nicht näher rücken und tragen durch ihr hartnäckiges Fernbleiben nicht zur Verbesserung der Stimmung bei. Die Pinasse stampft todt in der See auf und nieder und nimmt soviel Wasser über, daß unausgesetztes Schöpfen sie kaum leer zu halten vermag. Vogel sieht sich genöthigt, sie zu erleichtern und Entbehrliches über Bord zu werfen. Das Baum- und Strauchwerk, mit dem Dr. Salomos botanischer Eifer das Boot halb gefüllt, die trotz allen Reisekummers von ihm aufgelesenen Mineralien, die geschossenen und in der Dunkelheit bereits zertretenen Vögel, die Provi-

antvorräthe, der Ballast, alles muß über Bord wandern, um den angestrebten Zweck endlich zu erreichen. Nach sechsstündigem Rudern, durchnäßt bis auf die Haut, auf das äußerste ermattet und tief gebeugt unter der Last vereitelter Hoffnungen langen endlich die so schwer heimgesuchten Elephantenjäger an Bord des „Seestern" an.

Wer den Schaden hat, darf für Spott nicht sorgen, sagt das alte Sprichwort und bewährt sich auch in diesem Falle. Die Expedition muß noch lange als Zielscheibe witzigen Hohnes dienen, und wenn Vogel während des ferneren kurzen Bleibens der Fregatte nicht noch einige Male Vaterstelle bei Minerchen vertreten hätte, würde er von Afrika gewiß einen ebenso trübseligen Eindruck erhalten haben, wie Dr. Salomo, der sich fest vorgenommen, bei seiner Rückkehr A. von Humboldt und Dr. Schleiden wegen ihrer falschen Schilderungen der Urwälder durch eine wahrhaftige Darstellung der Thatsachen gründlich zu blamiren.

Ein Sonntagnachmittag.

In der Kammer des **Bottelier** geht es einmal wieder lustig her. Es ist wahrhaft rührend, mit welcher Pietät die Stammgäste des Sonntagsnachmittagsclub sich der Geburtstage ihrer Verwandten, und sei dies auch im zehnten Grade, erinnern, und wie sie in treuer Familienanhänglichkeit darauf bedacht sind, dieselben in passender Weise zu feiern. Heute handelt es sich jedoch nicht um einen Verwandten, sondern um einen der Stammgäste selbst. Der alte **Schramm** hat in voriger Woche das zweite halbe Jahrhundert seines Lebens begonnen und der Bottelier eine solenne Nachfeier dieses wichtigen Ereignisses in seinem Salon veranstaltet. In irgend einem Winkel haben sich noch einige abgelegte Flaschen Rums vorgefunden und davon ist ein recht anständiger Grog gebraut, beinah so steif, wie eine doppelt gereffte Marssegelkuhlte.

Außer dem Geburtstagskinde sind nicht nur dessen wachfreie Kameraden Kattblock, Lebrecht und einige andere Unteroffiziere zu der Sitzung geladen, sondern auch mehrere ältere Matrosen, die man im hohen Rath der Theilnahme an der Tafelrunde für würdig erachtet hat.

Sie haben sich, so gut es der enge Raum gestattet, um den Tisch gestaut, ihre kurzen Kalkstummel dampfen mit den Grogläsern um die Wette, und die Atmosphäre in der ohnehin schwach erleuchteten Kammer ist ziemlich trübe; in desto heiterer Stimmung befindet sich aber die Gesellschaft selbst.

Augenblicklich herrscht allgemeines Schweigen; alle lauschen und der alte Schramm hat die nach dem Zwischendeck führende Thür ein wenig geöffnet, um das Lied besser zu hören, was der lustige Sänger des „Seestern", **Peter Voß** so eben seinen Kameraden zum Besten gibt.

Wenn Seeleute schon an und für sich große Liebhaber von Liedern sind, namentlich wenn sie so recht nach Salzwasser schmecken, so empfindet Schramm heute dabei noch ein besonderes Vergnügen; denn Peter Voß, der die meisten seiner Lieder selbst dichtet und auch componirt und damit an Bord großen Ruhm erntet, ist sein Seesohn, d. h. er hat ihn, der vor zehn Jahren als elternloser Knabe in die Marine trat, erzogen und zu dem gemacht, was er ist.

Er liebt den muntern, frischen Burschen wie sein eigenes Kind, ist nicht wenig stolz auf die Resultate seiner Erziehung, läßt sich von ihm dutzen und gestattet ihm trotz Alters- und Rangverschiedenheit alle Freiheiten eines Gleichgestellten.



Peter hat gerade sein neuestes Lied vorgetragen, welches das Leben des Matrosen schildert und die letzte Strophe:

Doch lange hält er es am Lande nicht aus,
Das Geld ist im Umsehen fort;
Dann wird es zu eng ihm im steinernen Haus
Und lustig geht's wieder an Bord.

wird mit lautem Beifall der Zuhörer belohnt.

„Ist doch ein fixer Kerl, der Peter!" schmunzelt Schramm selbstgefällig.

„Das will ich meinen", stimmt Kattblock bei.

„Und mit seinem Liede hat er auch Recht, es geht nichts über das Leben an Bord", sagt Lebrecht und wirft einen liebevollen Blick auf das vor ihm stehende Grogglas.

„Ja wohl", äußert der Bottelier, „drum wollen wir den alten „Seestern" hoch leben lassen, der so lustige Maaten trägt, aber Peter soll auch einen Tropfen haben. Nicht wahr, seine Kehle muß ganz trocken sein?"

„Gewiß, gewiß!" lautet die einstimmige Antwort, als der gastfreie Bottelier diese Gelegenheit vom Zaun bricht, um die Gläser aufs neue zu füllen, und

der herbeigerufene Sänger läßt sich nicht lange nöthigen, an dem lockenden Getränk sich zu erlaben.

„Nun alter Seevater“, ruft er Schramm zu und klopft ihm auf die Schulter, „ich sehe, Du bist noch immer derselbe. Wenn Du nicht Wache hast, liegst Du sicherlich hinter einem „Steifen“ vor Anker.“

„Ach Gott ja!“ entgegnet dieser, „die Zeit vergeht so angenehm dabei. Wenn man so lange Jahre mit conträrem Winde segeln muß, wie ich“, fügt er mit einem schwermüthigen Seufzer hinzu, „kann man bisweilen auch vor Anker gehen, besonders in einer so ruhigen Bucht, wie hier, wo nicht einmal ein Lüftchen durch den Windsack hinkommt. Da erzählt man sich ein bischen und im Umsehen schlägt es acht Glas. Da oben an Deck ist's oft langweilig. Da wird man mit Brassen und Segelkanten geplagt die ganze Wache durch, bis man sich die halbe Lunge ausgepfiffen hat, und wenn wirklich einmal Zeit zu einem kleinen Garn kommt, dann hat man keine Menschenseele, die einem dabei hilft; alle die jungen Kerle sind so schläfrig, als ob sie Seesoldaten wären. Da marschirt denn unser einer mittschiffs an der Luvseite hin und her, guckt in den Mond und denkt an Gott weiß was, daß einem bisweilen ganz blümerant zu Muthe wird.“

Dabei stützt der alte Schramm wehmüthig den Kopf in die Hand und seufzt so tief, als ob ihn ein schweres Leid drückte, wenngleich es unentschieden bleibt, ob nicht auch das dritte Glas Grog Einfluß auf seine Gemüthsstimmung gehabt hat.

„Nun das fehlte noch“, ruft Kattblock, „ich glaube gar, Du wirst noch sentimental. Schäme Dich, Schramm, bist 50 Jahr geworden und willst auf Deine alten Tage traurig sein.“

„Wartet nur“, lachte Peter, „ich werde ihm ein Lied singen, das soll ihm schon das Wasser aus den Augen klaren.“

Und der singlustige Peter beginnt mit schöner kräftiger Stimme:

Ich hab' es noch nimmer begreifen gekonnt, wozu das Weinen nützt,
Wenn gleich bei jeder Kleinigkeit im Auge Wasser sitzt;
Salzwasser gibt's ja wahrhaftig genug, ohne daß wir pumpen noch mehr,
So laßt denn das Weinen den Weibern an Land, denn denen fällt's nicht schwer.
Laßt immer sie pumpen,
Wenn lustig wir jumpen
Ins Boot und sagen Adieu:
Doch einem Mann
Steht's nicht gut an,
Das Jammern mit Ach und Weh!

Als Junge da ging ich zur Schule, doch lernt' ich nimmer das Buchstabir'n,
Der Lehrer versucht es auf jegliche Art, zu treiben es ins Gehirn;
Zuletzt da sah er, 's ging nicht an, da schickte man mich zur See,
Meine Mutter jammerte, weinte und schrie den ganzen Tag: „O Weh!“

Doch wie sie auch pumpte,
Als lustig ich jumpte
Ins Boot und sagte Adieu;
Ich ging zur See,
Mir that nicht weh,
Des Mütterleins „Ach Herrjeh."

Bald wurd' ich Matrose, da macht' ich ganz fein der Anne Marie die Cour,
Ich kaufte ihr Ohrringe, Mantel und Hut und auch eine goldene Uhr!
Zuletzt war's Zeit an Bord zu gehen, da sagt' ich: „Anna leb wohl!"
Da klammerte sie wie 'ne Klette an mir und jammert' und schrie wie toll.
Doch wie sie auch pumpte,
Als lustig ich jumpte
Ins Boot und sagte Adieu;
Ich war Matros,
Hatt's drum nicht los,
Das Jammern mit Ach und Weh.

Bald drauf kehrt' ich wieder, da nahm ich das Boot und schob mich abends an Land,
Und staunte nicht wenig, als Anne Marie ich dort schon warten fand;
Sie sah mich gleich und winkte mir, und wie ein Wasserschlauch,
Der leck geworden, so pumpte sie los vor Freud' aus jedem Aug'.
Und während sie pumpte,
Kopfüber ich jumpte
Ans Land durch Dick und Dünn.
Da gab es Küss',
Ach je, wie süß!
Sie liegen mir noch im Sinn..

Doch lasse die Flasche nun kreisen, mein Jung', und laßt uns fröhlich sein,
Woll'n klaren die Pumpen im Fall für'n Leck, doch dann zu Grog und Wein!
Salzwasser gibt's Hülle und Fülle umher, oh'n daß wir pumpen noch mehr,
Drum laßt das Weinen den Weibern an Land, denn denen fällt's nicht schwer.
Laßt immer sie pumpen,
Wenn lustig wir jumpen
Ins Boot und sagen Adieu;
Doch ein Matros
Kriegt's nimmer los,
Das Jammern mit Ach und Weh.

„Bravo, bravo, Peter!" ertönt es von allen Seiten.

„Nun wenn auch der Wein bei uns Deutschen etwas Seltenes vor dem Mast ist", sagt der Bottelier, „so haben wir den Grog, den wir herumgeben können. Zu viel Wasser ist auch nicht darin, wir haben in voriger Woche eine ergiebige schwarze Liste gehabt. Wir können deshalb mit gutem Gewissen auf eine glückliche Reise trinken. Nun, Schramm, komm alter Junge, stoß an und sei vergnügt."

Doch Schramm scheint heute schwer zu erheitern; er seufzt noch einmal tief und murmelt für sich: „Die Weiber, ja die Weiber!"

„Ach", meint Kaltblock, „jetzt weiß ich, was ihm fehlt, er denkt an seine Frau, und dann wird er allemal traurig."

„Was?" ruft Lebrecht, „gespleißt altes Fahrzeug! Das ist mir ja ganz etwas Neues."

„Ach ja!" stöhnt Schramm schmerzlich.

„Halt", sagt Kaltblock, „Du hast uns schon immer einmal erzählen wollen, wie Du zu Deiner Frau gekommen bist. Jetzt haben wir eine schöne Gelegenheit dazu; eben ist es sechs Glas und es bleibt uns noch ein volles Stündchen zum Schwatzen ehe wir an Deck müssen."

„Ja, Schramm, los damit!" drängen die übrigen, doch erst nach vielem Sträuben läßt sich dieser dazu bestimmen. Es ist dies ein Thema, das ihm seine eigene Schwäche zu sehr vor Augen führt, um mit angenehmen Gefühlen dabei zu verweilen und er hat bis jetzt stets den darüber an ihn gerichteten Fragen auszuweichen versucht. Er gehört zu der Zahl von Seeleuten, die auf dem Lande kein häusliches Glück gefunden haben, oder, wie er sich ausdrückt, stets mit conträrem Winde segeln müssen. Wie so viele seines Schlages hat er sich nach Rückkehr von einer langen Reise als junger Mann durch das erste hübsche Lärvchen, das ihm aufstieß, in den Ehestand verlocken lassen, seine sanguinischen Hoffnungen aber keineswegs gerechtfertigt gefunden. Da er nicht den Muth besitzt, ein so drückendes Verhältniß zu lösen, fühlt er sich sowohl am Lande wie bei dem bloßen Gedanken an seine Frau sehr unglücklich. Sobald wie möglich geht er wieder an Bord und sucht dort Ruhe und Trost gegen die drohenden Gewitterwolken, die seinen häuslichen Horizont verfinstern. Stürme auf dem Meer erträgt er mit Muth und Standhaftigkeit. Er ist sich bewußt, ihnen im Kampfe die Spitze bieten zu können; Stürme zu Hause sind ihm jedoch ein Schrecken; er fühlt seine Ohnmacht und läßt sie entweder in dumpfer Resignation über sich hereinbrechen oder flieht feige vor ihnen.

Der Bottelier hat eine neue Auflage von Grog veranstaltet; sei es dies oder weicht er dem Drängen der Kameraden, genug, er läßt sich endlich bewegen, ihren Wunsch zu erfüllen. Er thut einen tiefen Zug aus seinem Glase, klopft bedächtig die Asche aus seinem „Stummel", um ihn dann in die Tasche zu stecken, staut als Ersatz ein zollanges Stück Tabak hinter den letzten Backzahn an Steuerbord und beginnt für die bevorstehende Strapaze in solcher Weise gestärkt seine Erzählung.

„Ihr wollt wissen, wie ich mit meiner Trine zusammengekommen bin, — ja das ist eine lange Geschichte, und eigentlich weiß ich selber nicht recht, wie es zugegangen ist, auch ist's schon lange her, nächstens werden es dreißig Jahr. Ich fuhr damals von Holland, war das Jahr vorher von einem Hamburger in Amsterdam desertirt, weil es sieben Mal in der Woche Erbsen gab und hatte mich zum ersten Male auf einem Kriegsschiffe anwerben lassen. Potz Teufel und Pumpstock, was war ich damals für ein Kerl!" ruft Schramm in wehmüthiger Erinnerung und schweigt nachdenklich ein Weilchen.

„Wir waren gerade mit dem alten „Hai" aus Westindien zu Hause gekommen", fährt er dann fort, „landeten eines schönen Morgens mit einer Partie Schiffsmaaten am Kai von Vlissingen und machten Segel auf den alten Jan Poller, der damals das „goldene Schiff" hielt. Es war eine nette alte Schenke, das „Schiff" und wenn man einmal allein sein wollte, kam einem dort keine Seele vor den Bug."

„Ja, aber wie war's mit der Trine?" unterbricht ein ungeduldiger Zuhörer.

„Was Teufel! komme ich nicht Hand über Hand darauf los?" erwidert Schramm ärgerlich. „Verdammt, ehe man Segel setzen kann, muß man doch losmachen und vorschooten."

„Nun mit einem Wort gesagt", fährt er wieder ruhiger werdend fort, „wir gingen beim alten Jan vor Anker und ließen ein halbes Dutzend Rum anfahren — aber ich sage Euch, es war wie Wasser; wenn man so lange in der Nähe von Jamaika gekreuzt hat, will einem das Zeug hier gar nicht schmecken, denn nur dort ist Rum wirklich Rum."

„Das will ich meinen", stimmt Lebrecht mit der Zunge schnalzend bei und nimmt einen Schluck, um auch einen praktischen Vergleich anzustellen.

„Na", erzählt Schramm weiter, „wenn man seine zwei Jahre an Bord gewesen ist, will man doch auch mal eine kleine Abwechselung haben, also der alte Jan mußte alle Musikanten und hübschen Dirnen in der Nachbarschaft auftreiben, die zu haben waren, und wir klarten unterdessen die große Stube zu einem Tanze auf.

„Allmählich kamen auch die Mädchen an, Donnerwetter! was konnte man da für Augen sehen! Ah!" macht Schramm und schmatzt mit den Lippen, „aber", fügt er bedauernd hinzu, „was hilft es jetzt noch daran zu denken! Nun, um es kurz zu machen, sie waren alle da, alles vierkant und aufgetakelt mit Bändern und Flaggen, wie eine Fregatte an Königs Geburtstag. Und hier war es, wo ich zuerst Trine in Sicht bekam."

„Was für eine Art Fahrzeug war sie damals?" fragt Peter Voß mit augenscheinlichem Interesse, da er weiß, wie seines Seevaters eheliche Hälfte jetzt aussieht.

„Nun," entgegnet Schramm, „sie war ziemlich solide gebaut, mit rundem Bug wie eine holländische Kuff, takelte aber wie ein Klipperschuner. Sie trug einen schönen rothgestreiften Unterrock, Schuhe mit rothen Hacken und silbernen Schnallen, und ihr Messinggeschirr an der Haube blitzte wie Gold. Dabei war sie ganz nett gestagt — nun ich sage Euch, Maaten, ich will verdammt sein, wenn ich nicht das erste Mal, als ich mit ihr tanzte, Hals über Kopf ging."

„Und so wurdet Ihr gespleißt?" unterbricht ihn der Bottelier.

„Ja nur gerade nicht gleich; denn siehst Du, zuerst hatten wir einen Tanz, dann eine Prügelei — nein, das Heirathen kam erst am andern Tage."

„Prügelei?" wird lebhaft gefragt, da eine solche für Jan Maat stets eine Sache von hohem Interesse ist.

„Eine gehörige, sage ich Euch", fährt Schramm fort, „und das kam so, seht Ihr. Alles ging so sanft wie in der Kirche und wir liebten uns wie die Engel, nur daß ein paar Feuerwerker von einander unklar kamen, die sich wegen eines Mädchens erzürnten. Unser Bootsmann jedoch, ein Kerl lang wie eine Marsstenge, brachte sie bald zur Ruhe. „Verdammt", sagte er, „ich will hier keinen Scandal haben", und damit schlägt er den einen mit der Linken nieder und den andern mit einer Porzellanterrine über den Kopf, daß er über Steuer ging und vor den Tischbeinen erst wieder aufdrehte. Aber das war doch eigentlich nichts, Maaten, nicht wahr?"

„Gott bewahre, gar nichts", erwidern die Zuhörer lachend, „aber vorwärts Schramm, was weiter?"

„Ha! wie wir tanzten und tranken und die Mädchen küßten!" fährt Schramm fort und erhebt sich in lebhafter Erinnerung der geschilderten Scene von seinem Sitze. „Hurrah! das ging, Hacken und Zeh', links und rechts herum, Hände über Kreuz, Hopser und Galopp, wie ich es in meinem Leben nicht gesehen habe. Die Musikanten spielten wie verrückt, der ganze Saal war ein Staub, und von einem Ende zum andern flogen ein Dutzend der wildesten Bursche, die je auf dem alten „Hai" geschwommen haben.

„Na, da wir doch gerade von dem Fahrzeuge reden", wirft er episodisch ein, „muß ich Euch sagen, daß es die niedlichste kleine Kutterbrigg in der ganzen Flotte war und sie fällt mir immer ein, wenn ich an meine Frau denke — d. h. wie sie damals war. Sie hatten eine merkwürdige Aehnlichkeit mit einander. Ihr ganzes Geschirr stand kriegsschiffmäßig; Backen hatte sie wie Aepfel und die Augen blitzten wie das Feuer von Rixhöft in einer Winternacht. Vom Top bis auf die Wasserlinie war sie ein wahres Muster, rein wie aus dem Ei gepellt und man freute sich, wenn man sie ansah. Nun gerade so war es mit der Brigg; ich wollte, Ihr hättet sie sehen können. Schwarz mit rothen Kanonenpforten und niedrigem Unterschiff lag sie zu Wasser wie eine Möve. Die langen blanken Stengen, die vierkanten Raaen mit den schneeweißen Segeln daran und die Takelage überall schnugg und steif gesetzt. Das weißgescheuerte Deck mit dem schwarzen Wassergang sah aus, als ob es mit Ebenholz eingerahmt wäre. Die Blöcke glitzerten in der Sonne mit ihren blanken Beschlägen und das Messingwerk auf dem Hinterdeck strahlte wie Gold. Und die Masten jeder mit einem Kranze von Enterpiken, Säbeln und den Enterbeilen — Teufel und Pumpstock, sie sah aus wie eine schöne junge Dirne, die zu Tanze will. Flagge und Wimpel wehten lang aus und lachten einen ordentlich an. Sie flatterten im Winde auf und nieder grade wie ein Mädchen, das mit Euch tändelt — seht, da habt Ihr sie, ein so allerliebstes Ding, als je auf dem blauen Wasser getanzt hat" . . . .

„Aber stopp!" unterbricht ihn Lebrecht, „das ist nicht die Prügelei, von der Du sprachst. Wir sind hier förmlich in einer Nebelbank, da ist weder Anfang noch Ende — alles Bug und kein Hinterende am Schiff."

„Na, ein bischen habe ich wohl vom Curs abgegiert", gibt Schramm zu, „aber ...

„Gieren?" lacht Peter Voß, „Donnerwetter, das ist ja gerade, als ob Du über den andern Bug gingst, ohne zu commandiren: „Klar zum Wenden!" und ..."

„Hört nur weiter!" lenkt Schramm ein. „Also wie ich gerade sagte, wir liebten uns wie die Engel und als ich Trine nach einem Tanze ein Tröpfchen Punsch anbot, das sie wie Muttermilch nahm, sagte ich: „Trine", sagte ich, „hol's der Henker, Du hast ein paar Augen im Kopf wie ein Leuchtfeuer. Du hast damit die Pulverkammer meines Herzens in Brand gesteckt und siehst Du, nun kommt der Salut", und damit wollte ich sie küssen, aber ich bekam eins mit der linken Hand, daß mir Hören und Sehen verging. „Da", rief sie und quikte vor Lachen, „das ist ein Salut für Dich, Du Stockfisch!" — Na, ich war leider zu verliebt und nahm das Ding für Spaß. „Ich will Dich aber heirathen, Trine", sagte ich, „wenn Du mich haben willst." — „So", sagte sie auf einmal sehr freundlich, „willst Du?" — „Ja", sag' ich, „gewiß, hier hast Du meine Hand darauf." Am selben Tage wollten wir uns heirathen — es kam aber nicht dazu."

„Warum denn nicht?" fragt Kattblock.

„Na, das war ja gerade die Prügelei!" erwidert Schramm. „Seht, als wir so recht lustig waren, machte einer den Vorschlag, uns ein Extravergnügen zu machen, alles Porzellangeschirr aus dem Hause im Saale aufzustapeln und darauf zu tanzen. Ihr wißt wohl, wenn Jan Maat mit einer zwei Jahresabrechnung zu Hause kommt, dann geht es bunt her, und so stimmte auch alles gleich bei. Der alte Jan Poller wurde hereingerufen, wir bezahlten ihm sein Porzellan, er mußte ein Quart Punsch auf seine Gesundheit trinken und eine Rede halten. Dann wurde er hinausgeworfen, und wir fingen an zu stapeln. Als der Haufen fertig war, holte der lange Bootsmann seine Pfeife hervor und wollte eben das Signal geben: „Alle Mann klar zum Entern!" als auf einmal der alte Poller, pustend wie ein Nordkaper, in die Thür stürzte und schrie: „Halt ein, halt ein, brecht das Geschirr nicht."

„Und warum nicht?" fragten wir.

„Da oben sind einige Matrosen, die wollen ein Beefsteak, und es ist kein einziger Teller im Hause."

„Was sind's für Landsleute?"

„Irländer."

„Hol sie der Teufel!" sagt der Bootsmann, „aber hier bekommen sie keinen Teller, es ist alles bezahlt", und damit macht er einen Satz und springt mit seinen großen Seestiefeln mitten in den Haufen, daß alles nur so kracht, als ob ein Dutzend Granaten im Saale crepirten. Donnerwetter! was fluchten unsere Kerls und räsonnirten über den Spielverderber und die Weiber quikten und schrieen und fielen in Ohnmacht, aber der lange Bootsmann raste wie toll

in dem Porzellan umher, pfiff dazwischen und trat und brach alles in tausend Stücke."

„O! also jetzt fing der Scandal an?" fragt Lebrecht eifrig.

„Gewiß fing er an", fährt Schramm fort, „und zwar ebenso geschwind, wie Heinrich Koch durch die Decke eines Linienschiffes fiel und auf dem Ballast wiedergefunden wurde."

„Hol's der Teufel!" sagt Kattblock unwillig. „Das vertrage wer kann!"

„Halt, das müssen wir wissen", rufen die übrigen, „durch die drei Decke sagst Du, das mußt Du uns erzählen."

Nichts ist Schramm lieber, als wieder einmal vom richtigen Curs einige Striche abgieren zu können. „Ich werde es Euch sagen, wie es zuging. Es klingt zwar etwas unwahrscheinlich, aber jedes Wort ist wahr!" betheuert er mit größtem Ernste. „Na, Heinrich war ein dünner schmächtiger Kerl, er sollte eines Tages Stengen schmieren und hatte sich selbst tüchtig dabei eingesalbt. Er war nämlich ein alter Grönlandsfahrer und ein großer Freund von Fett."

„Ja wohl, aber was weiter?" drängen die Zuhörer.

„Na, wie ich Euch sagte, Heinrich stand mit seinem dünnen Körper und scharfen Knochen und so fettig wie er war, oben auf der Oberbraamraa. Auf einmal macht er einen Fehltritt und herunter kam er mit den Füßen nach unten und den Händen hoch über dem Kopfe."

„War herunter gefallen?" fragt Peter Voß.

„Ja wohl, und er fiel so glatt durch das Deck, wie ein Marlspiker durchs Wasser."

„Durch! sagst Du?" fragt Lebrecht und man sieht an den Mienen der Zuhörer, daß Schramm ihrer Leichtgläubigkeit etwas zu viel zugemuthet hat. Doch dies stört ihn nicht in seinem Vortrage.

„Durch!" fährt er ruhig fort, „zuerst durch das obere und dann durch die beiden anderen, zuletzt fanden sie ihn auf dem Ballast."

„Zu Brei gequetscht natürlich."

„Gott bewahre, so munter wie ein Fisch, er verstauchte sich blos ein bischen die Füße."

Eine allgemeine Mißbilligung der großartigen Kühnheit, mit der Schramm sein Garn spinnt, macht sich in verschiedenen anzüglichen Redensarten laut.

Der endlose Erzähler ignorirt dies jedoch, stärkt sich an einem Trunke und sagt endlich mit großer Ruhe: „Ich hab's Euch ja vorher gesagt, es klingt unwahrscheinlich und doch ist's ganz natürlich. Er fiel durch die drei Decke weil die Luken offen waren und unten im Raum hatte der Bootsmann die Takler dabei, ein neues Netz für den Klüverbaum zu stricken. Das war über den Ballast ausgespannt und Heinrich fiel hinein — ist's da nun so merkwürdig, daß er glücklich davon kam?"

„Warum hast Du das nicht gleich erzählt?"

„Weil Ihr mich immer unterbrecht und mich nicht aussprechen laßt", er-

widert Schramm unwirsch, „auf diese Weise kann man nie einen geraden Curs steuern.“

„Na, sei nur wieder gut, Alter“, besänftigt der Bottelier, „wie war's denn weiter mit der Prügelei?“

„Ja so“, nimmt Schramm den Faden wieder auf, „das hätte ich beinah vergessen und eigentlich wollte ich Euch ja erzählen, wie ich mit Trine verheirathet wurde. Na, wie gesagt, in Folge des Spectakels kamen die Irländer herunter, ein Wort gab das andere, Ihr wißt wohl, wie es bei solchen Gelegenheiten geht, und in fünf Minuten hatten wir das schönste Gefecht der Welt. Tisch- und Stuhlbeine thaten ihr Bestes und der lange Bootsmann räumte schrecklich auf, aber die verdammten Irländer sind schnell mit dem Messer bei der Hand wie die Spanier, und so floß Blut. Die Sache begann bedenklich zu werden, als der alte Poller auf einen guten Einfall kam und mir einen Wink gab. Wir liefen hinaus und holten aus seinem Schuppen ein Bootsegel.“

„Bootsegel, was Teufel, wozu das?“ fragt einer von den als Ehrengäste geladenen Matrosen.

Statt aller Antwort mißt Schramm den Fragenden von oben bis unten mit einem strengen Blicke und fragt ihn seinerseits: „Bist Du schon einmal gekielholt, mein Junge?“

„Nein“, antwortet dieser unbefangen, „gehört habe ich jedoch schon davon, sind Sie's schon?“

Ein funkelnder Zornesblick aus Schramms Auge weist die beleidigende Zumuthung zurück, die in des jungen Mannes Frage liegt, doch er überwindet seine Erregung und sagt ruhig: „Nein, aber ich will Dir sagen, wie das ist. Sieh, wenn Du in früheren Zeiten einmal vergaßest, daß Du Vorgesetzten Gehorsam schuldig warst oder wenn du desertirt warst und sie Dich wieder faßten, dann wurdest Du gekielholt. Das will so viel sagen, man ließ Dich eine Reise unter dem Schiff durchmachen, um den Boden nachzusehen. Du konntest dabei längs oder quer gehen; im Falle Du den letzteren Weg als den kürzern vorzogst, wurde ein Jolltau durch einen Block an der Großraa geschoren unter dem Kiel durch nach der andern Seite genommen und wieder durch einen Block an der Raa geleitet. Du wurdest daran fest gemacht und plumps! gingst Du über Bord. Dann hieß es „Steck aus Steuerbord — Hol ein Backbord!“ bis Du wieder heraufkamst. Nun mußt Du aber wissen, verschönt es keineswegs die Haut, wenn Du so ungefähr drei Minuten lang an den Langhalsen geraspelt wirst, die früher unten am Schiffsboden saßen, als die Schiffe noch nicht gekupfert waren. Sie waren so scharf wie schartige Rasirmesser, und die Katze war Gold dagegen. Ich habe einmal einen Kerl kielholen sehen, der war so zerschnitten und zerhackt, daß nicht einmal ein Hai ihn angerührt hätte.“

„So, aber was soll alles dies?“ fragt der Matrose, der nicht recht begreifen kann, wo Schramm mit seiner Schilderung hinaus will.

„Was das soll?" entgegnet dieser entrüstet, „das soll, daß Du ein ander Mal nicht einen verkehrten Kink in eines andern Mannes Garn drehst und nicht immer fragst, was soll dies? und was ist das? das bringt einen immer aus dem Fahrwasser, man giert hin und her und kommt nie zu Ende."

„Komm Schramm", beruhigen die andern den erzürnten Alten, sei nicht närrisch. Laß uns wieder nach dem „Schiff" unter Segel gehen; Du warst gerade beim Bootsegel."

„Ach ja", fährt Schramm fort, der nach dieser Selbstrechtfertigung bald den alten Ton wieder findet. „Na, seht Ihr, da oben in der Zimmerdecke war eine Klappe, so eine Art Kabelgattluke. Da hinauf ging Poller mit dem Segel und langte einigen von uns die Schooten herunter. Wir vertheilten uns zu beiden Seiten und holten die Enden steif. „Klar überall"? rief Poller. — „Alles klar", riefen wir, „laß fallen", und herunter kam das Segel gerade auf die wüthenden Kerle. Wir holten geschwind die Schooten an und hatten die ganze Gesellschaft unter der Leinwand gefangen. Es war zum Todtlachen, wie sie darunter krabbelten und taumelten und man ihre halberstickten Flüche und Verwünschungen hörte. In dem Augenblick wurde uns aber das Spiel verdorben, denn es kam der Profoß vom Schiffe mit den Seesoldaten ins Haus. Ich machte mich eiligst aus dem Staube und nur einmal in meinem Leben, als eine Klappmütze in Grönland mit mir durchging, bin ich schneller vorwärts gekommen."

„Was, bist Du auch in Grönland gewesen?" ruft Lebrecht.

„Ja wohl", sagt Schramm, dem nichts erwünschter ist, als auf diese Weise wieder einen kleinen Seitensprung machen zu können. „Ich machte meine erste Reise mit dem „jungen Conrad" von Glückstadt. Ich war damals ein dicker untersetzter Bengel, und das war mein Glück, sonst säße ich wahrhaftig hier nicht so trocken unter Euch. Wir hatten uns schon acht Tage zwischen den Eisbergen ohne Fang umhergetrieben, als wir auf einer Scholle ein paar hundert von den größten Seehunden, den Klappmützen, entdeckten, die ihr Mittagsschläfchen hielten. Die Boote wurden fertig gemacht, die Leute bewaffneten sich mit ihren langen Knütteln, mit denen sie die Robben auf die Nase schlagen, und auch ich durfte mitgehen. Zwar war ich noch nicht geschickt genug die Hunde zu schlagen, allein ich mußte sie mit einem Haken, an dem sich eine Schlinge befand, über das Eis nach den Booten schleppen. Ich hatte schon mehrere glücklich an Bord gebracht und meinen Haken eben wieder in eine achtfüßige Klappmütze geschlagen, als der Kerl auf einmal wieder lebendig wird und anfängt auszureißen. Vergebens suchte ich ihn aufzuhalten, die Robbe war stärker als ich und das Eis so glatt, daß ich gar keinen festen Haltpunkt bekommen konnte, noch dazu, da ich meine Eissporen an Bord gelassen hatte.

„Als ich merkte, daß das Thier mein Meister war, wollte ich mich von der über meine Schulter geworfenen Schlinge losmachen, aber es war zu spät.

Unwillkührlich setzte ich mich nieder, aber das machte die Sache erst schlimm. Die Klappmütze war jetzt ganz lebendig und jagte mit mir über das glatte Eis, als hätte sie den Teufel im Leibe. Ich schrie aus Leibeskräften, und meine Kameraden hörten mich auch, sie konnten uns jedoch weder einholen noch abschneiden.

„Die Robbe lief direct auf das Wasser los, und ich würde darin sicherlich nicht so lange wie sie ausgehalten haben, wenn nicht glücklicher Weise eine Eisspalte unsern Weg gekreuzt hätte. Augenblicklich zwängte sich die Klappmütze durch und ich flog mit einer Gewalt dahinter her, das mir Hören und Sehen verging. Wie gesagt, war ich damals dicker als die Robbe, und während sie durch die enge Spalte in das Wasser schlüpfte, lag ich zwischen dem Eise eingeklemmt und hier fanden mich meine Maaten, aber von dem Augenblicke an gelobte ich mir, nie wieder nach Grönland auf den Robbenfang zu gehen."

„Das ist alles recht hübsch", sagt der Bottelier, „aber Du bist schon wieder nicht auf dem Curs. Eben erzähltest Du von Vlissingen, und nun bist Du auf einmal in Grönland, der Teufel hole ein solches Steuer!"

„Nun wie wurde es mit dem Profoß und den Seesoldaten!" fragt Kattblock.

„Ja das ist wahr", nimmt Schramm seine Erzählung wieder auf, „na, wie sollte es damit werden, sie arretirten die ganze Sippschaft und schleppten sie an Bord. Was danach kam, könnt Ihr Euch denken; unter drei Dutzend kam keiner fort. Bei den Holländern gibt's überhaupt reichlich von der Sorte und ich habe mich manchmal gewundert, was Menschen aushalten können. Freilich sie waren auch danach und zum zweiten Male bin ich auf kein holländisches Kriegsschiff gegangen. Ich erinnere mich einst, als wir mit dem „Hai" in Curaçao lagen ....

„Acht Glas, Steuerbordwache an Deck, Leesegel ein!" hallt es jetzt durch die Luken herunter, der entstehende Lärm unterbricht Schramm in seiner neuen Erzählung und der Sonntagnachmittagsclub ist für diesmal aufgehoben.

„Na wahrhaftig", brummt Kattblock, während die Gesellschaft sich fertig macht, um die Wache an Deck anzutreten, „ist das ein Hin- und Herkreuzen durch alle 32 Compaßstriche und keinen Augenblick liegt es ruhig an. Die Landratten sagen so schon immer, daß kein vernünftiger Mensch unsere Erzählungen versteht, aber diesmal ist's wahr; da kann sich ja unsereiner kaum durchfinden. Will der uns von seiner Heirath erzählen und kommt da mit Kielholen und Klappmützen und Gott weiß was."

„Nun wie lange dauert das heute? Steuerbordwache an Deck, habt Ihr nicht gehört?" ruft der Stabswachtmeister.

Die unfreundliche Mahnung treibt die Nachzügler schleunig an Deck, und in der Kammer des Botteliers, der die leeren Flaschen und Gläser vom Tische räumt und seinen Salon fertig zur Inspection bei der Ronde macht, ist es einsam und still geworden. Möglicherweise kommt aber Schramm dazu, am nächsten Clubtage zu erzählen, wie er mit seiner Trine verheirathet wurde.

Unter dem Aequator.



Haben Sie schon einen Sturm erlebt?" und „Haben Sie schon einmal den Aequator passirt?" — diese beiden Fragen hat der Seemann täglich sehr oft zu beantworten, wenn das Schicksal ihn einmal in das Innere von Deutschland verschlägt.

Die erstere wird vorzugsweise und am häufigsten von jüngeren Damen gestellt, und aus eigener Erfahrung rathe ich den Kameraden, sie möglichst eingehend zu beantworten, selbst auf die Gefahr hin, ein klein wenig combiniren zu müssen. Es ist dies ein höchst dankbares Thema, und wenn der Erzähler nur einigermaßen das Talent besitzt, auf die Nerven der Zuhörerinnen einzuwirken, so bietet sich ihm eine herrliche Gelegenheit, sich interessant zu machen.

Bei der zweiten Frage möchte ich Damen gegenüber jedoch mehr Vorsicht empfehlen.

Aequator — Linie — Gleicher — diese mysteriösen Begriffe werden wohl in der ersten Classe der höheren Töchterschulen pflichtschuldigst erklärt, indessen, da sie nicht im Stande sind, Phantasie und Gefühl dauernd zu fesseln, und ihre genaue Kenntniß auch keineswegs einen nothwendigen Bestandtheil weiblicher Liebenswürdigkeit bildet, so schwimmen sie bald nach der Einsegnung im Strome der Vergessenheit.

Nur dann und wann, wenn in beängstigenden Träumen die Schuljahre mit ihren Consequenzen vor der Seele vorüberziehen, erscheinen sie noch als wesenlose und durcheinander wogende Nebelbilder, denen die strenge Classenlehrerin vergebens eine feste Gestaltung zu geben sucht.

Es gilt deshalb, geschickt zwischen diesen Klippen durchzusteuern und nicht zu sehr in geographisch-astronomische Details einzugehen, wenngleich ich zugebe, daß für junge Seeleute die Versuchung dazu nahe liegt, namentlich nach eben absolvirtem Navigationsexamen.

Jedenfalls haben meine geneigten Leserinnen nichts dergleichen von mir zu fürchten, wenn ich sie heute unter den Aequator führe, ich bin aber trotzdem besorgt, daß das, was ich zu erzählen habe, sie nicht befriedigen wird. Es ist eine traurige Gegend dort herum, und der Seemann ist froh, wenn er sie im Rücken hat. Nicht etwa wegen der unerträglichen Hitze — damit ist es nicht so schlimm, wie man vielfach annimmt; es schmelzen weder die Anker vom Bug, noch schwimmen die Fische gekocht im Wasser, aber dafür gibt es desto mehr Regen, so viel, daß selbst das beste Guttapercha sich ohnmächtig dagegen erweist.

Der nördliche und südliche Passat stoßen hier auf einander und lagern alle die wässrigen Dünste ab, die sie auf ihrer langen Tour über den Ocean aufgesogen. Da sie außerdem mit gleicher Kraft gegen einander wehen, so entsteht hier auch ein Stillgürtel von 30—40 Meilen Breite, der je nach dem jeweiligen Stande der Sonne nord- oder südwärts schwankt. Für Dampfschiffe bildet derselbe zwar kein wesentliches Hinderniß; sie durchkreuzen ihn in 24 Stunden, aber den armen Segelschiffen bereitet er gewöhnlich einige höchst unangenehme Wochen. Bald springt hier, bald dort ein schwacher Hauch auf, und da jede „Katzenpfote" benutzt werden muß, um weiter zu kommen, so sind die Raaen in beständiger Bewegung, und die geplagte Mannschaft hat fast ununterbrochen an den Brassen zu reißen, während ihr der Regen in den Nacken strömt.

Auf dem „Seestern" geht es nicht besser, und nach mehrwöchentlichem Götterleben im Paradiese des Nordostpassates wird die Besatzung einmal wieder gründlich an das irdische Jammerthal erinnert. Sonst gab es doch wöchentlich nur einen „Sonnabend" an Bord, wo alles schwamm, aber hier ist er für permanent erklärt, der Himmel sorgt dafür. Damit die Luft im Schiffe nicht zu schlecht wird, müssen die Luken offen bleiben, und der Regen findet deshalb ungehindert seinen Weg in die Batterie. Wo hier nur irgend ein Stückchen Pech aus den Decksnähten gesprungen, zwängt er sich gewiß durch die Oeffnung und tröpfelt emsig den Schläfern im Zwischendeck auf die Nase. Das ist dann gerade keine beneidenswerthe Situation. Zuerst hegt man noch eine schwache Hoffnung, daß es wieder aufhört, dreht sich um und macht den Versuch von neuem einzuschlafen, aber jetzt fallen die Tropfen eben so emsig und mit der Regelmäßigkeit eines Uhrwerks in den Nacken. In gelinder Ra-

ſerei ſpringt man aus der Koje, von den feuchtgewordenen Streichhölzern gibt das fünfzigſte endlich Licht, und man findet die leckende Naht. Das iſt nun eine Art von Beruhigung, aber ſiehe da! tripp, tripp — am Fußende des Bettes tröpfelt es auch, und die wollene Decke iſt dort bereits wie ein Schwamm vollgeſogen. Das gehoffte Umbetten iſt dadurch vereitelt, in der Kammer ſelbſt weiter kein Platz zum Schlafen, que faire? Halt! das geht, der Regenſchirm muß helfen, und er wird nach vielen vergeblichen Verſuchen ſo arrangirt, daß er wenigſtens den Kopf ſchützt. Für das übrige muß der Regenrock ſorgen, und es wird eine neue Schlafprobe angeſtellt. Bereits beginnen die Gedanken ſich zu verwirren, da wird an die Thür geklopft. Der Cadett der Ronde hat das aus Verſehen brennen gebliebene Licht entdeckt und macht höflich darauf aufmerkſam, daß Licht in ſo ſpäter Nachtſtunde nicht geſtattet ſei. Fahre wohl, du ſchöner Schlaf! das ewige tripp, tripp auf Schirm und Regenrock macht vollſtändig nervös — und die Uhr iſt erſt halb zwei!

Man kann ſich wohl denken, daß dergleichen keine behagliche Stimmung gibt. Unter dem Aequator ärgert ſich überhaupt alles an Bord, der Capitän, weil das Schiff nicht vorwärts kommt und der erſte Officier, weil es wie ein Schmutzkaſten ausſieht. Der Bootsmann ärgert ſich aus Pflichtgefühl gegen ſeinen Vorgeſetzten, und die Cadetten, weil ſie auf der Nachtwache keine einzige trockene Ecke zum Schlummer finden. Der Unterofficier Schramm iſt erboſt, daß die Haifiſchfloſſe auf dem Klüverbaum ihre Schuldigkeit nicht thut und weder Pfeifen noch Kratzen an den Maſten den erſehnten Wind bringen will, und die Mannſchaft flucht innerlich, weil ſie in dem Regen beſtändig braſſen muß.

Doch „ewig kann es ja nicht ſo bleiben", lautet der philoſophiſche Troſt der Seeleute in unangenehmer Zeit, und auch die gegenwärtige nimmt ein Ende. Die Linie iſt erreicht; verſchiedenen Seeſoldaten wird ſie von den Matroſen auch durch ein Fernrohr gezeigt, vor deſſen Objectivglas ſie ein Haar geſpannt haben, aber ſonſt geht der Uebergang in die ſüdliche Hemiſphäre ohne Geräuſch von ſtatten. Der „Taufe" entgehen die Neulinge zu ihrer großen Beruhigung. Der Capitän hat gegen die Erſcheinung Neptuns ein Veto eingelegt. Sie iſt ein Ueberbleibſel mittelalterlicher Rohheit, lockert die Disciplin und führt leicht zu Exceſſen. Trotzdem fallen jedoch einige Seeſoldaten unverſehens in Deckwaſchbaljen, die heute merkwürdiger Weiſe an verſchiedenen dunkeln Orten des Zwiſchendecks ſtehen, und in denen ſie von unſichtbaren Kräften mit Blitzesſchnelle untergetaucht werden.

Mit dem Aequator iſt das Schlimmſte überwunden. Der Südoſtpaſſat ſteht im Sommer ziemlich nördlich und wird bald erreicht. Der Regen läßt nach, die Wolken theilen ſich, und hier und dort lugt freundlich ein Stückchen Blau vom Himmel hernieder, das den Mißmuth von den Geſichtern ſcheucht und die Herzen wieder weit macht. Alles ſtrömt nach oben, um den langentbehrten Anblick zu genießen und nach vierzehntägigem Gefängnißleben in der

dumpfen Messe sich an der schönen reinen Luft zu erlaben. Das Fleckchen Blau vergrößert sich schnell, die grauen Regenwolken schieben sich am nördlichen Horizont hinunter, und bald strahlt das ganze Firmament im kostbarsten Azur.

Noch liegt die Meeresfläche wie ein Spiegel von keinem Hauche getrübt. Die Fregatte schwankt langsam hin und her, und die nassen Segel schlagen schwerfällig gegen Masten und Stengen; doch im Süden zeigt sich auf dem Wasser ein breiter, dunkler Streifen, das ist der Passat, der sehnlichst erwartete. Wenn er auch die ihm von der Natur angewiesenen Grenzen nicht überschreiten und dem Schiffe sich nicht nähern kann, so sendet er doch dann und wann einen schwachen Hauch zu ihm hinüber, der leicht das Wasser kräuselt. Der genäßte Finger verräth kaum die Richtung, aus der er kommt, doch die Segel fangen ihn auf und übertragen seine Wirkung auf das Schiff; es beginnt dem Ruder zu gehorchen und vorwärts zu gehen. Schritt für Schritt nähert es sich dem Windstreifen, hinter dem man die kleinen Wellen schon schäumend überköpfen sieht. Jetzt ist er endlich erreicht, die frische Briese fällt in die Segel, das Schiff neigt sich unter ihrem Druck auf die Seite und fliegt dann leicht wie ein Vogel durch die blauen Fluten.

Alles an Bord blickt heiter und vergnügt; die Aussicht auf drei Wochen Passats verwischt die Erinnerung an die Vergangenheit und malt die nächste Zukunft wieder mit rosigen Farben.

In Kurzspleiß Kopfe überstürzen sich Pläne von Scheuern, Putzen und Poliren — das Schiff sieht aber auch wirklich zu traurig aus — der Bootsmann schwimmt in Entzücken; er hat eine neue Mischung zum Labsalben erfunden und die Aussicht, das vom Regen weiß gewaschene Tauwerk glänzend schwarz machen zu können. Den Cadetten winken trockene Nachtwachen, die Matrosen freuen sich, daß das Brassen aufhört, und die Badegäste, daß sie nicht mehr ihre Nächte unter Regenschirmen zubringen müssen.

Nur das Gesicht des alten Schramm stimmt nicht zu den übrigen. In vergangener Nacht, als das Schiff durchdrehte, hat der Klüver die Haifischflosse vom Baum geschlagen, das bedeutet Schlimmes. Und weshalb mußte der Passat gerade heute einsetzen? Aus einem Freitagswinde kann doch nie etwas Gutes erwachsen! „Windsäcke auf! Kleider lüften!" ertönt das Commando des wachhabenden Officiers, und in wenigen Minuten ist das ganze Schiff von oben bis unten in einen Trockenplatz verwandelt. Alle möglichen Kleidungsstücke, Hängematten und Decken flattern im bunten Durcheinander lustig im Winde, Batteriepforten und Zwischendeckfenster werden geöffnet, die frische Briese bläht die bauchigen Windsäcke und strömt durch sie in die untern Räume, um die feuchte und schlechte Luft zu verjagen.

Nach wenigen Stunden sind die letzten Spuren des Aequators ver- und aufgewischt; der Passat hat tüchtig mitgeholfen, Kleider und Decken sind trocken und der „Seestern" hat einigermaßen sein früheres gutes Aussehen wieder erhalten. Stolz und schlank gleitet er durch die Wogen, er ist darin wieder

ganz der alte — aber Kurzspleiß geht im schnellen Schritt auf dem Hinterdeck auf und ab, da ist irgend etwas verkehrt. Auf des Bootsmanns Stirn zeigen sich die drei Reffe, die den Schiffsjungen schlecht Wetter anzeigen, und diese halten sich deshalb möglichst außer Sicht.

„Bootsmann!" ruft der erste Officier.

„Herr Capitänlieutenant!" erwidert dieser, und die drei Falten furchen sich noch tiefer.

„Wie steht es mit dem Labsalben?"

„Alles klar, Herr Capitänlieutenant, mein neues Recepft ist porbat. Soll ich anfangen heute?"

„Nein, wir wollen es bis Montag aussetzen, wir werden heute nicht fertig, und morgen ist Scheuertag. Es ist Zeit, daß wir einmal wieder ordentlich rein machen."

Des Bootsmanns Stirn ist ganz glatt geworden; morgen scheuern, am Montag labsalben — mehr kann man ja nicht verlangen. Kurzspleiß hat jedoch noch etwas auf dem Herzen.

„Bootsmann!"

„Herr Capitänlieutenant!" und die Reffe werden schnell wieder eingesteckt.

„Die Leute gefallen mir nicht, das vierzehntägige Regenwetter hat sie verdorben, es sitzt kein „Zug" mehr darin."

„Nein, Herr Capitänlieutenant, der Zug ist zumtal heraus. Es fehlt die Munition, Marsraaen wechseln würde sie gewiß etwas auf den Trab bringen."

Kurzspleiß nickt lächelnd. Er hat auch schon daran gedacht, der Besatzung etwas Motion zu machen, und das heutige prachtvolle Wetter ist gerade dazu angethan. Der Wink des Bootsmanns kommt ihm daher gelegen, und er beschließt ihn zu benutzen.

Es gibt wohl kein Manöver an Bord, bei dem die Gewandtheit und fachliche Leistungsfähigkeit der Seeleute in helleres Licht tritt, als beim Segelexercitium. Das „Alle Mann klar zum Manöver" bannt mit einem Male alle Schlaffheit, und in den Gesichtern spiegelt sich die Ungeduld, mit der das Ausführungscommando erwartet wird. Jeder drängt sich an die Wanten, um der erste zu sein, und es ist, als ob der Matrose erst dort oben in der Takelung und auf den Raaen sich in seinem wahren Elemente fühlte, weil er dort die beste Gelegenheit findet, seine Individualität zur Geltung zu bringen, seine Kraft, Gewandtheit und Kühnheit zu zeigen. Dabei kommt dann noch der Wetteifer zwischen den Mannschaften der einzelnen Masten in das Spiel, und das Resultat dieser Rivalität ist eine Schnelligkeit und Eleganz der Manöver, die den Laien mit bewunderndem Staunen erfüllen muß und ihm um so unbegreiflicher erscheint, wenn er sieht, wie ein dünnes Tau unter den Füßen der einzige Halt der in schwindelnder Höhe arbeitenden Leute ist.

Der Glanzpunkt dieser Manöver und das beste Kriterium für die seemän-

nische Tüchtigkeit ist aber das Wechseln der Marsraaen. Es ist dies der Parademarsch der Matrosen und zugleich das schwierigste Exercitium. Drei schwere Raaen von 50—70 Fuß Länge aus eben solcher Höhe herunterzunehmen, andere wieder hinaufzubringen, die Segel ab- und anzuschlagen, das Lösen und Befestigen der zahllosen Taue und das alles auf so beschränktem Raume und in einer Zeitdauer von fünfzehn Minuten auszuführen, ist gewiß keine Kleinigkeit, und man muß es gesehen haben, um daran zu glauben.

Das Commando: „Entert auf!“ löst endlich die Fesseln der ungeduldigen Mannschaft. Hui! wie das hinaufstürmt und wimmelt in den Wanten und wie die Toppen und Raaen sich mit den kühnen Wagehälsen füllen.

Da ist kein weiterer Befehl als: „Marsraaen wechseln“ nöthig, jeder weiß, was er zu thun hat, und thut es auf das schnellste, um noch den Kameraden zu helfen, wo es erforderlich ist. In wenigen Minuten sind die Segel abgeschlagen und die Raaen zum Herunternehmen fertig gemacht.

„Klar Kreuztop!“ „Klar Vortop!“ „Klar Großtop!“ melden nach einander die Top-Cadetten von oben.

Die Raaen werden heruntergelassen, und die neuen zum Aufbringen vorbereitet.

„Hurrah Vortop, wir sind die ersten!“ schallt der ermunternde Ruf des Officiers vom Fockmast. Die Mannschaften stürmen mit dem Flaschenzuge längs Deck, und die Raa fliegt wie durch Zauber nach oben.

Und wirklich, der Vortop scheint Sieger sein zu wollen. Mit verzweifelnder Hast arbeitet der Großtop, um ihn einzuholen, doch vergebens. Das Vormarssegel ist angeschlagen und geht bereits wieder in die Höhe, obwohl erst 13½ Minuten verflossen sind. Der Officier vom Großtop wirft einen neidischen Blick auf seinen Rival, doch plötzlich spiegelt sich Schadenfreude auf seinem Gesicht.

„Ihr Steuerbord-Marsschoot ist unklar“, ruft er triumphirend dem Vortop-Officier zu und bringt diesen dadurch zur Verzweiflung. Aber was hilft es, das Marssegel muß wieder herunter. Das geht zwar wie ein Blitz, jedoch der Großtop hat zu viel gewonnen, und er ist nun Sieger. „Klar Großtop 14½ Minuten“, meldet der Officier dem ersten Lieutenant, während seine Mannschaft mit schweißtriefenden erregten Gesichtern, aber stolz und selbstgefällig auf die Kamraden vom Vortop herabblickt.

Kurzspleiß schmunzelt, und der Bootsmann hat die drei Reffe ausgesteckt. Die „Munition“ hat angeschlagen, und der alte „Zug“ sitzt wieder vollständig in der Besatzung.

Das Kommando: „Klar Deck“ zeigt das Ende der Uebung an und ist der Lohn für die gute Ausführung des Manövers. Die Marsen leeren sich und die Mannschaften entern nieder.

Da ertönt plötzlich ein gellender Schrei. Ein dunkler Schatten fährt

durch die Luft hernieder, ein schwerer Fall auf das Deck wird gehört. Großer Gott, es ist ein Mann von oben gestürzt.

Jäher Schreck bannt einen Augenblick die Mannschaft lautlos an Ort und Stelle; dann drängt sich alles um den Unglücklichen, um zu helfen. Es ist zu spät! Mit einem letzten convulsivischen Zucken flieht das Leben für immer, und man trägt eine Leiche fort. Es ist der Cadett des Großtops ein loses Tau, an dem er sich unvorsichtiger Weise hielt, hat nachgegeben und den Sturz verursacht.

Armes junges Blut! Wie strahlten noch vor wenigen Minuten die Augen in frischem kecken Jugendmuthe, wie blühten auf den Wangen die Rosen der Gesundheit, und jetzt das Auge schon gebrochen und der Todtenschleier über das Gesicht gebreitet!



Mitten in die heitere, fröhliche Stimmung ist wieder einmal ein Blitz geschlagen, wie so oft im Leben des Seemanns. Er hat die Gemüther tief erschüttert und sie an die Vergänglichkeit des Irdischen gemahnt. Die Leiche wird in die Batterie gebracht, und die Flagge ist ihr Leichentuch. Die Zimmerleute fertigen den Sarg; am andern Morgen soll das Begräbniß sein.

Arme Mutter, Du weißt es nicht, daß so bald alle Deine Hoffnungen

zu Grabe getragen werden sollen. Du ahnst es noch nicht, daß Dein einziges Kind, Dein Glück und Dein Stolz von Dir gerissen ist. Wohl wird heute, wie alle Abende, Dein Auge hinauf zum Sternenheer blicken, weil Du glaubst, daß es auch über seinem Haupte leuchte; wohl wirst Du den eilenden Wolken heiße Grüße für das geliebte Kind mitgeben und in Deinem Gebete den Segen des Höchsten auf ihn herabflehen. Arme Mutter! Gott hat es anders bestimmt, aber er, der ihn zu sich gerufen, er wird Dir auch Trost senden für Dein Herz, wenn die Trauerkunde es zu brechen droht. Bleich und blutig liegt Dein Kind da. Du hast nicht sein brechendes Auge schließen, nicht den letzten Hauch von seinen Lippen küssen können, aber der Segen der Mutter hat dennoch bis zum Tode auf ihm geruht. Und auch an Liebe hat es ihm nicht gefehlt. Sieh, einer nach dem andern schleicht sich zu seiner Bahre, um leise die Flagge zu heben und einen letzten Blick auf das bleiche Antlitz zu werfen, das allen an Bord so lieb und werth war.

Vogel hat sich die Todtenwache ausgebeten; er will es sich nicht nehmen lassen, dem Kameraden den letzten Liebesdienst zu erweisen.

Die Nacht breitet ihren Schleier über das Meer, und tiefe Ruhe herrscht im Schiff. Ohne Schwanken, fast gespenstig zieht es seine Bahn durch die Wellen, die nur leise rauschen, als fürchteten sie die Ruhe des Todten zu stören. Der Mond glänzt am wolkenlosen Himmel und sendet seine milden Strahlen durch die Batteriepforten. Vogel sitzt einsam am Lager des todten Freundes; wenn er es auch nur selten merken ließ, er liebte den Verstorbenen wie einen Bruder. Hier wo niemand ihn sieht, gibt er den Gefühlen nach, die sein Herz erfüllen und wehrt nicht den Thränen, die über seine Wangen perlen.

Die Zeit verrinnt, der Mond hat seinen Kreislauf bald vollendet; er steigt zum Horizonte und zeichnet einen goldnen Weg auf das Wasser. Gedankenvoll ruht Vogels Auge auf ihm und folgt dem Zickzack seiner Ränder, die mit den schaumbekränzten Wellen Haschen spielen. Sein Kopf sinkt tiefer auf das Leichentuch hinab, der Gott des Traumes berührt ihn leise mit seinem Zauberstab. Verworrene Bilder ziehen vor ihm vorüber — da trägt der laue Wind auf einmal wunderbare Töne an sein Ohr. Ganz leise erklingen ihre Harmonieen wie aus weiter Ferne; er hat nie Aehnliches gehört, aber sie ergreifen ihn mächtig. Er lauscht mit ganzer Seele, er unterscheidet deutlich jetzt Gesang, aber eine Menschenbrust hat solche Töne nie geboren. Es ist Sphärenmusik, die alles irdische Weh aus dem Herzen bannt und es mit seliger Freude erfüllt.

Ein eigenthümlicher Schimmer färbt jetzt die dunklen Wellen, lichter und lichter strahlt ein heller Schein aus der Tiefe und steigt zur Oberfläche. Welcher Zauber umfängt die Sinne des Cadetten? Siehe da! Eine Schar lieblicher Mädchen taucht plötzlich aus den Wellen, und aus ihrem Munde ertönen jene wunderbaren Klänge. Ist es Täuschung, ist es Traum? O nein, es sind die Nixen, die den Todten holen und ihn auf tiefen Meeresgrund betten wollen. Dort

unten ist's gar schön, da ruht es sich so sanft auf dem weichen, weißen Sande. Dort stört nicht Sturm und Meereswellen; die Nixen schmücken das Grab mit Schilf und Wasserlilien und pflanzen einen Korallenzweig darauf. Der wächst dann empor zu einem mächtigen Baume, dessen Krone sich über der Stätte wölbt und sie jedem ungeweihten Auge verbirgt.

Wie schön und lieblich sie sind, die Jungfrauen! Ein Mantel aus dem Perlenschaum der Wellen umhüllt die zarten Glieder, und in das dunkel wallende Haar haben sie die Bilder der Sterne geflochten, die sich in den Wogen wiederspiegeln.

„Wir wollen Deinen Freund begraben", flüstern sie Vogel zu und schweben durch die Pforte herein an das Lager des bleichen Jünglings. Sie streichen ihm die blonden Locken von der Stirn und hauchen einen Kuß darauf. Dann nehmen sie ihn sanft in die Arme und tragen ihn hinunter auf den großen Kirchhof in der stillen Tiefe, wo schon so viele, viele ruhen.

Tiefer und tiefer sinken sie mit ihrer Last, leiser und leiser ertönt der zauberische Gesang und erstirbt mit einem wehmüthigen Accorde in dem Rauschen der Wellen. Und als der letzte Hauch der wunderbaren Melodie verklingt, da schlägt es Mitternacht. Die goldene Scheibe des Mondes taucht in das Meer; tiefes Dunkel herrscht umher, aber die Sterne blitzen freundlich vom Himmel hernieder, und in Vogels Herzen leuchtet noch immer ein milder Schein, der die Bitterkeit der Trauer von ihm genommen hat.

Am andern Nachmittage wird der Cadett seinem Wellengrabe übergeben. Der schmucklose und mit Kanonenkugeln beschwerte Sarg steht auf dem Deck nahe dem Fallreep und die gesammte Besatzung ist um ihn versammelt. Die Hintersegel sind back gelegt, um das Schiff zum Stillstande zu bringen, und die Flagge weht halbstocks. Mit dem schönen Choral: „Jesus meine Zuversicht" beginnt der Trauergottesdienst, und als der Prediger die Leiche eingesegnet, da wird der Sarg hinabgelassen in das Meer. Langsam sinkt er hinab; ein letzter weißlicher Schimmer, einige Luftblasen, — und er ist für immer verschwunden.

Keine Blume schmückt die Stelle
Und kein Hügel zeigt den Ort,
Nur des Meeres flücht'ge Welle
Und der Wind rauscht drüber fort.

„Brasst voll!" tönt das Commando vom Hinterdeck. Die Raaen fliegen herum, der frische Passat füllt die Segel, die Fregatte gleitet behende durch die schäumenden Wellen, und bald liegt eine weite Strecke zwischen ihr und dem Grabe.

Der Dienst des Todten ist beendet, das Leben macht neue Ansprüche an die Zurückbleibenden, und die Mannschaft geht ihren Geschäften nach.

Nur zwei Personen, Schramm und Vogel, sind noch in dem Fallreep stehen geblieben, und ihr Blick schweift in die Ferne dorthin, wo sie ihn be-

graben haben. Ueber die Wettergefurchte Wange des alten Unterofficiers rinnt eine Thräne, und er murmelt: „Armer Junge, leb wohl! Ach, ich wußt' es wohl, ein Freitagswind bringt nimmer etwas Gutes."

Auch Vogel ruft dem Freunde ein letztes Lebewohl nach, aber in seinem Herzen erklingen die Zaubertöne des Nixengesanges wieder und lindern tröstend seine Trauer.

Schlummre sanft auf kühlem Grunde,
Von den Fluten eingewiegt.
Deiner Mutter bring' ich Kunde,
Wo ihr Kind begraben liegt.



Am Cap der guten Hoffnung.



Nun wird uns natürlich wieder ein Sturm aufgetischt!“ denkt bei der Ueberschrift die Mehrzahl der Leser, „das Schiff hat den Passat hinter sich, geht um das Cap, wo es bekanntlich 366 Mal im Jahre stürmt — was kann da wohl anders kommen?“

Fehlgeschossen, geehrter Leser! Ich habe zwar noch einen ganz haarsträubenden Sturm in petto, bei dem die Masten und Kanonen wie Spreu in der Luft umherfliegen und schließlich das ganze Schiff über Bord geht, diesen spare ich mir aber wohlweislich für später auf, um, dem Geiste der Zeit Rechnung tragend, das Drama mit dem obligaten Knalleffect bei bengalischer Beleuchtung zu beenden.

Ich gedenke ein friedlicheres Bild zu zeichnen, bei dem es nur ein klein wenig Gänsehaut gibt und schwache Nerven nicht über Gebühr angegriffen werden.

Der „Seestern“ hat der Capstadt einen 14tägigen Besuch abgestattet, schwimmt aber inzwischen schon wieder auf der blauen Tiefe und hat seinen Curs nach Osten zu den Kindern der Sonne im bezopften China gerichtet.

In der Capstadt war es sehr hübsch, die Zeit im Hafen natürlich aber für alle wieder viel zu kurz, mit Ausnahme des ersten Officiers und des Herrn Oberbootsmannes. Nur darin stimmen auch sie den übrigen zu, in Teneriffa war es doch schöner.

Weder die ätherischen Miss Brown und Smith mit den sanft gerötheten Nasenspitzen, den semmelblonden Schmachtlocken und den Augen von der Farbe wie Vergißmeinnicht in Milch gekocht, noch Juffru van den Pott und Hendrika van Pipendeckel mit den Gesundheit strotzenden und aufgesprungenen Backen haben es vermocht, den von ihnen gehofften Eindruck zu machen und die durch die Dolores, Juanita und Genossinnen halb oder dreiviertel gebrochenen Herzen zu heilen. Ach! die schwarzen Augen haben auch gar zu tief verwundet. Indessen gibt es nach Dr. Luthers Ausspruch ja drei Dinge in der Welt, die ein jeder rechtschaffene Mann hochhalten soll, und wenn Teneriffa die Liebe bot, sorgte die Capstadt für den Wein. Officiere wie Cadetten machten sehr bald die Entdeckung, daß eine Flasche Constantia von der richtigen Sorte und in den Zweigen des bekannten Salonbaumes servirt, den Menschen in eine sehr frohe Stimmung versetzen und ihm selbst über Liebeskummer forthelfen kann.

Selbstverständlich hat es sich der ganze Stab des „Seestern“ auch nicht nehmen lassen, das milde Feuer des am Tafelbergfuße gezeitigten Rebensaftes bis zum „auf die Bäume klettern“ zu erproben, und es hat je nach der Individualität des „Probirenden“ verschiedenartig gewirkt. Den ernsten Capitän hat es so heiter gestimmt, daß der Gigsteurer Kattblock im Sonntagnachmittagsclub darüber den Kameraden ein langes Garn gesponnen, Kurzspleiß dagegen soll ganz melancholisch geworden sein und nach dem vierten Glase den nach Norden ziehenden Wolken Kußfinger zugeworfen haben.

Die Officiere haben als gute Deutsche natürlich ein Lied angestimmt, und die Cadetten — nun ich will nichts darüber sagen, um ihnen nicht etwa noch nachträglich Arrest zu verschaffen, aber selbst der alte Tafelberg soll sein graues Haupt geschüttelt und gemurmelt haben: „Eine so lustige Gesellschaft ist mir lange nicht vorgekommen.“ Jedenfalls haben aber alle ohne Unterschied dabei die Ueberzeugung gewonnen, daß Constantia am Cap und Constantia im Capkeller zu Berlin zwei grundverschiedene Dinge sind.

Nun liegt die Capstadt dem „Seestern“ schon über acht Tage wieder im Rücken. Der Abschied ist nicht so schwer geworden, wie in Teneriffa. Miss Smith und Miss Brown haben am Strande weder die weißen Tücher wehen, noch die gelben Locken schütteln lassen, Juffru van den Potts und Hendrika van Pipendeckels Wangen sind weder eingefallen noch blaß geworden, denn in den vierzehn Tagen

ist es allen Capdamen vollständig klar geworden, daß deutsche Seeofficiere fischblütige Naturen und keiner zarten Empfindungen fähig sind.

Als der Tafelberg von den nordischen Gästen Abschied nahm und sich unter den Horizont senkte, grenzte sich seine flache Kuppe scharf gegen letzteren ab. Aeolus hatte sich nicht bei ihm zu Gaste gebeten und das weiße Tischtuch war nicht aufgedeckt *). Es ist Ausgang December d. h. Hochsommer, und dann lacht über jenen berüchtigten Gegenden ein ebenso lieblicher, blauer Himmel, wie über uns im Juli und August.

An Bord des Schiffes ist scheinbar alles in den gewohnten Gang gekommen, in Wirklichkeit herrscht jedoch in den letzten Tagen eine merkwürdige Unruhe in der ganzen Besatzung. Da ist ein Heimlichthun, ein Huschen und Flüstern, als ob irgend etwas Großes im Werke wäre. Die Zimmerleute und deren Handwerkzeug sind sehr begehrt; in den Kammern der Deckofficiere, in der Wasserlast und den Vorrathsräumen, überall hört man klopfen und hämmern; aber zu sehen ist nichts, denn die Localitäten werden streng geschlossen gehalten und selbst bei der Musterung von Kurzspleiß respectirt. Auffallend dabei ist die große Nachfrage nach gebrauchten Stearinlichtern. Officierburschen, Unterofficiere, Matrosen, alles schleppt sich mit Lichtstumpfen, die aus den verschiedensten Ecken und Winkeln hervorgeholt und mit geheimnißvoller Miene in die verschlossenen Kammern gebracht werden. Wo sie alle auf einmal herkommen, wer kann's wissen? Offenbar sind sie aber seit langer Zeit zu einem bestimmten Zwecke aufgespart, und ein wenig liegt auch Verdacht vor, daß Fiskus dazu beitragen muß. Ja, dieser Verdacht wird sogar zur Gewißheit, als der Bootsmann in der Bottelierskammer verschwindet und nach einiger Zeit leise in seine Kammer schlüpft, wobei aber die Köpfe von verschiedenen g a n z e n Lichtern verrätherisch aus den Jackentaschen hervorblicken.

Oberbootsmann Sr. Majestät Fregatte „Seestern", fleischgewordene Pflichttreue, auch du auf verbotenen Wegen? Was für ein mächtiger Hebel muß wirken, um auch dich dazu zu bewegen, Fiskus um Stearinlichter zu schädigen! Sie sind freilich erbärmlich schlecht, ein Pfund davon wiegt nur 22 Loth, bei vielen hat der Fabrikant den Docht vergessen und deshalb ist Fiskus, diesem ungreifbaren, räthselhaften, aber desto mehr gefürchteten und in Geldsachen wahrhaft unbarmherzigen Wesen, schon eine kleine Schädigung zu gönnen — aber von dir, Oberbootsmann, bleibt es immer unrecht, denn wirst du dabei gesehen, so fällt „das ganze odeur auf deiner Reputation", wie du zu sagen pflegst, wenn du odium ins Hochdeutsche übersetzest. Und doch ist es kein odium, nein, eine Ehre für dein Herz und dein Gemüth ist es, du gute, brave Seele, was du mit den Lichtern heimlich in deiner Kammer beginnst. Es ist nicht viel Platz darin in der kleinen Kammer und seit dem Verlassen der Capstadt

*) Bei herannahenden Stürmen ruht eine flache Nebelwolke auf dem Tafelberge, welche man in der Capstadt das „Tischtuch" nennt.

hast du noch freiwillig die Hälfte davon geopfert, aber ich schlüpfe dennoch mit hinein und belausche dich in deinem Thun, um meine Seele daran zu erfreuen. Und auch ihr, Mütter der Schiffsjungen, kommt mit mir und seht, was in dem engen Raume geschieht; aber huscht leise hinein und stört ihn nicht, den alten Mann, unter dessen schroffem Aeußern ein so warmes Herz für eure Kinder schlägt.

Seht dort, wie er emsig beschäftigt ist, die Lichter in den Zweigen eines prachtvollen Tannenbaumes zu befestigen. Mit vieler Mühe hat er ihn sich in dem fernen südlichen Lande verschafft, ihn in der Dunkelheit an Bord gebracht und bis zum heutigen Tage in seiner Kammer verborgen gehalten. In den karg zugemessenen Mußestunden hat er selbst das Tischchen dazu gefertigt und mit Moos belegt, aus buntem Papier Netze und Kronen geschnitten. Eine Flagge von Knittergold ziert die schlanke Spitze, und goldige Apfelsinen schmücken mit andern Früchten und Confect in reichem Behange die grünen Zweige.

Weshalb zittern ihm jetzt die Hände und werden die Augen ihm feucht, als er die Lichter befestigt? Seine Gedanken schweifen weit, weit zurück in die Vergangenheit. Grade so hatte einst die Mutter auch für ihn den Weihnachtsbaum geschmückt, als er noch als Knabe in der liebtrauten Heimat weilte. Es ist viele Jahre her, die Mutter ward längst zur Ruhe gebettet und seitdem hat für ihn kein Christbaum mehr gebrannt. Aber er hat nicht vergessen, wie selig es ihn einst machte, und wie schmerzvoll sein junges Herz es empfand, wenn er am heiligen Abend einsam auf den dunkeln, öden Wellen schwamm und kein freundliches Wort an sein Ohr schlug, kein liebevoller Blick auf ihm ruhte.

Er hat nicht den Baum für sich geschmückt, sondern für seine Seekinder, für die Schiffsjungen. Wenn er ihnen auch nicht die Heimat ersetzen und ihnen nicht wehren kann, daß das Auge thränenvoll sich nach ihr richtet, will er ihnen doch den herben Schmerz ersparen, den er einst selbst empfand. Der brennende Christbaum soll ihnen wenigstens ein Stück der fernen Heimat zurückgeben und ihnen zeigen, daß sie auf dem weiten Ocean nicht gänzlich einsam sind.

Und nicht der Baum ist es allein. Seht dort die Schubladen; sie sind gefüllt mit kleinen Ueberraschungen und nützlichen Geschenken. Die Zahl der Schiffsjungen ist groß — aber keiner ist vergessen. Und nun, ihr Mütter, segnet den alten Mann, der mit so vollem Herzen an eure Kinder denkt, und dann huscht leise wieder hinaus aus dem engen Kämmerchen. Noch hat er zu ordnen und zu sichten, aber heute Abend, wenn die Sonne geschieden und die Nacht ihren sternbesäeten Festmantel angethan, dann kommt wieder und feiert mit uns das liebe, schöne Weihnachtsfest auf dem Meere.

„Land voraus!“ erschallt der Ruf der Posten aus den Toppen. „Wo ist Land?“ — „Unmöglich, hier gibt es keines.“ — „Doch dort ist es ganz klar, ein hoher Berg!“ so tönt es durcheinander, alles strömt nach oben, und die Fernröhre richten sich auf die gänzlich unerwartete Erscheinung. Man zerbricht sich den Kopf, auf den Karten ist auf hundert Meilen weit kein Land verzeich-

net, und das Wasser zeigt keine grünliche Verfärbung, sondern bewahrt sein dunkles Azurblau, das Kennzeichen unergründlicher Tiefe.

Aber es ist unzweifelhaft Land und nur noch wenige Meilen entfernt; die Umrisse des Berges zeichnen sich zu scharf ab, eine Luftspiegelung kann es nicht sein, eben so wenig ein Nebelgebilde.

Da bricht die Sonne hinter der Wolkenschicht hervor, die sie bis dahin verborgen. Eine zauberische Verwandlung geht urplötzlich vor sich; der bläuliche Berg verschwindet, und an seine Stelle tritt ein von purpurnem Schimmer übergossener blitzender Diamant. Wie feenhaft das glänzt und strahlt! Es ist, als ob der Himmel Millionen Sterne darauf niedergesenkt hätte, um den Menschenkindern seine ganze Pracht und Herrlichkeit auf einmal zu zeigen.

Doch nur wenige Augenblicke ist es ihnen gegönnt, den wunderbaren Anblick zu genießen. Ein Wolkenstreif deckt die Sonne, der blendende Zauber ist verschwunden, und es erscheint wieder das Land in seiner bläulichen Färbung.

„Ein Eisberg!" rufen verschiedene Stimmen und das strahlende Räthsel ist gelöst.

Einer jener majestätischen Krystallblöcke, die sich alljährlich zu tausenden von den starren Massen des ewigen Eises an den Polen lösen, um von den Strömungen nach den wärmeren Gegenden getragen zu werden und dort schmelzend den Kreislauf der Natur vollenden zu helfen, schwimmt dem Schiffe entgegen und nähert sich ihm schnell.

Seine Färbung wird allmählich heller und durchsichtiger; dann schwebt die gigantische Masse unheimlich und starr, aber zugleich prachtvoll und imposant an dem Schiffe vorüber. An ihrer Basis nagen brandend die Wellen und ihre zackigen Spitzen glühen im rothen Lichte der untergehenden Sonne.

Weit überragen sie die Masten des „Seestern". Noch streben sie hoch und hehr in die Lüfte hinein, aber fort und fort arbeitet das Meer an ihrem Fall. Seine warmen Gewässer zehren stetig an ihrem Fuße. Bald haben sie ihr zerstörendes Werk vollendet, der Berg ist unterminirt, und eine anrollende Woge gibt ihm den letzten Stoß. Krachend wie der Donner von tausend Gewittern bricht er in sich zusammen, die stolzen Spitzen peitschen den Gischt himmelan, dann schießen sie hinunter in die dunkle Tiefe, um wieder auftauchend als formlose Trümmer auf der Oberfläche zu treiben und nach kurzer Zeit schmelzend zu verschwinden.

Wehe dem Schiffe, das sich im Bereich solcher Katastrophe befindet! Es würde rettungslos verloren und zu Atomen zerschmettert sein.

Deshalb wird der Curs des Schiffes aus Vorsicht so weit seitwärts vorbeigerichtet, daß kein Unfall passiren kann, denn drohend hängt bereits die Vorderseite des Berges über, und das Meer hat bald sein Werk gethan.

Da ertönt plötzlich ein Schrei von der Eismasse zum Schiffe herüber, ein Schrei so voll Todesangst und Verzweiflung, daß er das Blut der Hörer fast erstarren macht.

Auf einem Vorsprunge zeigt sich eine Gestalt; sie winkt mit einem Tuche, doch damit scheint ihre letzte Kraft erschöpft und sie sinkt leblos zusammen. Dort weiter hin erblickt das suchende Auge noch mehrere dunkle Punkte, alle Fernröhre richten sich darauf — o Gott! es sind Schiffbrüchige auf dem Berge, sie scheinen sich zu bewegen.

„Klar bei den Booten, auf mit dem Großsegel, brafft back!" commandirt im Augenblick der Capitän. Die Raaen fliegen wie ein Blitz herum, die Fregatte luvt in den Wind, hemmt ihre Fahrt und die beiden Kutter senken sich mit ihren Mannschaften zu Wasser.

„Vorwärts Leute, rudert was ihr könnt!" ruft ihnen der Capitän nach.

Es war nicht nöthig; wo es gilt, einem Nebenmenschen zu helfen, da bedarf der Seemann keines Sporns, die Boote fliegen wie von übermenschlicher Kraft getrieben durch die Fluten. Jetzt haben sie den Berg erreicht, doch die Brandung verwehrt das Landen und sie müssen wieder abstoßen. Den Zuschauern an Bord schnürt sich das Herz zusammen — doch dort verschwinden sie hinter einem Eisblock; jetzt springen die Besatzungen auf das feste Eis, man sieht sie die Unglücklichen in das Boot tragen und zurückrudern, und ein freudiges Hurrah schallt hundertstimmig den kühnen Rettern über das Wasser entgegen.

Doch dem Gruß folgt fast im selben Augenblicke ein Ruf des furchtbarsten Entsetzens, der Berg wankt, ein betäubender Donnerschlag rollt durch die Lüfte dann stürzen die Massen in chaotischem Gewirr in die Tiefe und das Meer schlägt heulend und brausend über ihnen zusammen.

Die Mannschaft der Fregatte steht einen Augenblick starr und stumm, das Unglück scheint ihre Sinne gelähmt zu haben. Doch Gott wollte den Weihnachtsabend nicht auf eine so furchtbare Weise enden — dort hinter jener mächtigen Scholle schwimmen die Boote unversehrt, durch ein Wunder sind sie vom Untergange gerettet.

Das Leben strömt zurück zum Herzen, der drückende Alp entweicht, und Dankgebete steigen empor zum Himmel.

Nach wenigen Minuten sind die Boote an Bord, sie bringen die Besatzung eines Schiffes, das vor zwei Nächten während einer anhaltenden dunklen Gewitterbö gegen den Eisberg gesegelt und gesunken ist. Mit größter Noth hatten sich die Unglücklichen auf den Berg retten können, aber nur, um aller Wahrscheinlichkeit nach einem schrecklicheren Schicksale entgegenzugehen; 48 Stunden ohne Nahrung, auf dem Eise fast erstarrt und der Verzweiflung preisgegeben, waren sie dem Tode nahe, als das rettende Schiff sie aufnahm.

Speise, Trank und ärztliche Fürsorge gaben ihnen bald die Kräfte wieder und als sie sich erholt, da können sie fröhlich mit Theil nehmen an der Weihnachtsfeier, die durch ihre wunderbare Rettung eine noch um so schönere und kostbarere geworden ist.

Unten im Zwischendeck sind alle Vorbereitungen dazu getroffen. Die ge-

heimnißvollen Kammern und Räume haben sich aufgethan und die Früchte des Klopfens und Hämmerns zu Tage gefördert. Die dreißig Eßtische der Mannschaft im Zwischendeck sind aufgeschlagen, und auf jedem brennt ein Weihnachtsbaum. Nur wenige davon sind wirkliche Tannen aus der Capstadt, die meisten von den Künstlern des „Seestern" mit ebensoviel Geschick und Scharfsinn nachgebildet. Alte Krankenrapporte sind in Blätter, Strohhalme und Charpie in Tannennadeln und Moos verwandelt, und aller Wahrscheinlichkeit nach wird beim nächstmonatlichen Abschluß der Materialienrechnung ein starker Posten Schweinfurter Grün in Ausgabe erscheinen. Einzelne schwache Stellen an den Bäumen sind mit Schiffszwiebäcken verhängt, die die Stelle von Confect vertreten, aber das Ganze gewährt, Dank den hunderten von gesparten Lichtern, einen brillanten Anblick. Auf den Packen liegen in numerirten Papierpäckchen die vom Capitän und Officiercorps für die Mannschaft bestimmten Geschenke. Cigarren, Tabak, wohlriechende Seife, Schreibmaterialien und ein paar Dutzend Bände guter Bücher und Zeitschriften, der beliebteste und gesuchteste Artikel an Bord, bilden den Inhalt der Packete, die, obschon an und für sich nicht sehr werthvoll, dennoch große Freude bereiten werden.

Die Vertheilung geschieht durch das Loos, und Fortuna selbst hat es bereitwillig übernommen, die Gaben aus ihrem Füllhorne zu spenden, das jedoch etwas eckig ausfällt, weil es aus dem Marktkorbe der Officiermesse gebildet ist. Hinten an der zum Zwischendeck führenden Luke ist ihr Thronsessel gebaut, nicht sehr hoch, weil die Batteriedecksbalken hindernd entgegentreten, aber auf das reichste mit Flaggen drapirt und von einem wahren Stearinlichtmeer umflossen. Blendend schön ist die Göttin gerade nicht, der Teint spielt in das Bräunliche, und das ziemlich tief ausgeschnittene Kleid zeigt einen Nacken, auf den die Tropensonne stark gewirkt, indessen schmückt dafür ein prachtvoller „letzter Versuch" das von reicher Lockenfülle umwallte Haupt, und eine stattliche Krinoline verbirgt die sonstigen kleinen Mängel der jungfräulichen Gestalt.

Ein großer Theil der an das Füllhorn tretenden Matrosen scheint mit Fortunachen auf sehr vertrautem Fuße zu stehen und übt oft eine drastische Kritik ihrer äußeren Erscheinung; die Göttin ist jedoch nicht auf den Mund gefallen und weiß es ihnen so heimzuzahlen, daß des Jubelns kein Ende ist und im ganzen Zwischendeck bald die heiterste und fröhlichste Stimmung herrscht.

In der Messe aber, da ist der große Baum des Bootsmanns für die Schiffsjungen aufgestellt und der ganze Tisch mit Christgaben bedeckt. O wie freudig strahlen die Augen der rothbäckigen Knaben bei dem Lichterglanze, wie emsig untersucht jeder das mit seinem Namen bezeichnete Päckchen und wie dankbar der Blick zu dem alten Bootsmann, der so liebevoll für seine Seekinder gesorgt hat!

Und als dann die Bescheerung vorüber und die gesparten Lichtstumpfe heruntergebrannt sind, werden die Bäume und Tische fortgeräumt; ein ungefährlicher Weihnachtsgrog erscheint und die Musik spielt fröhliche Weisen. For-

tunachens Krinoline wirbelt helleuchtend im Kreise umher, die Bänder des letzten „Versuchs" flattern lustig um ihren Kopf, große Schweißtropfen perlen über ihren gebräunten Teint, und die Göttin zeigt sich als eine eben so flotte als begehrte Tänzerin.

Doch ihre irdische Leichtfertigkeit scheint unter den Unverheiratheten im Olymp Anstoß oder Neid zu erregen. Schnell wird ein Complott geschmiedet, um die ungebührlich lustige Cousine etwas zu ärgern und dem lauten Jubel an Bord einen kleinen Dämpfer aufzusetzen. Ganymed wird eiligst nach der Unterwelt abgeschickt, um ein paar Erinnyen aufzuhetzen, und alsbald sieht man auch zwei dieser bereits hoch in die Saat geschossenen Jungfrauen aus dem Orkus (alias Zwischendecksluke) hinter dem Großmast in der Nähe des Gangspills in die Batterie emportauchen. Für ihre Toilette scheint ihnen wenig Zeit geblieben zu sein; nicht einmal die üblichen Schlangen haben sie in das Haar gewickelt, sondern nur ein langer Ueberwurf, der aber verdächtige Aehnlichkeit mit zusammengenähten Matratzenbezügen hat, deckt die knochigen Formen der Jungfrauen. Die eine schwingt eine Geißel aus eisernen Tonnenreifen, die andere erhebt drohend ein ganzes Stearinlicht als Fakel.

Als sie sich in Positur gesetzt, rufen sie beide in tiefen Molltönen Wehe über Fortunachen und deren wilde Tänzer; sie prophezeien alles mögliche Unglück, dichtgereffte Marssegel, Kanonenexercitium und schwarze Liste, aber auf die gottlosen Seeleute macht das alles nicht den geringsten Eindruck.

„Sommertags stürmt es nicht", höhnen die einen; „Weihnachten gibt's keine schwarze Liste" die andern, und in wenigen Minuten müssen die alten Damen vor den losen Mäulern der Matrosen vollständig die Segel streichen. Ein kecker Bursche treibt es sogar soweit, die Grogbowle vor sie hinzusetzen und ihnen ein Glas anzubieten. Mit Entrüstung sehen sie erst ihn, dann sich selbst an; der Blick scheint zu sagen: „Hier ist Hopfen und Malz verloren!" Doch der Duft des Grogs steigt ihnen in die Nase. Der Nectar im Orkus war in letzter Zeit sehr dünn und dieser riecht viel kräftiger. Die Entrüstung gibt milderen Gefühlen Raum. Compromittirt sind sie nun doch einmal; ein bischen mehr oder weniger, darauf kommt es nicht an.

„Was meinste, Karline?" fragt leise die ältere Erinnye.

„Na, ein Dröppchen kann nicht schaden, Jette", erwidert die Schwester und beide nehmen mit freundlichem Blick das dargebotene Glas, um es in einem Zuge zu leeren, ohne daß das Hurrah der Umstehenden sie genirt. Der Nectar des „Seestern" scheint aber merkwürdig zu wirken. Als jetzt von der anderen Seite der Batterie eine lustige Polka ertönt, da entsinken Geißel und Stearinlicht den Händen der Göttinnen und als Fortunachen bei ihnen am Arme eines schmucken Matrosen vorbeiwirbelt, da zuckt es auch ihnen krampfhaft in den Füßen. Schramm und Kattblock, die beiden zunächst Stehenden, fühlen sich plötzlich kräftig umschlungen und mit Gewalt in den Kreis der tanzenden Paare gezogen. Die Matratzenbezüge flattern mit Fortunachens Krino-

line um die Wette und die Unverheiratheten im Olymp platzen vor Neid, daß sie nicht auch mit polken können.

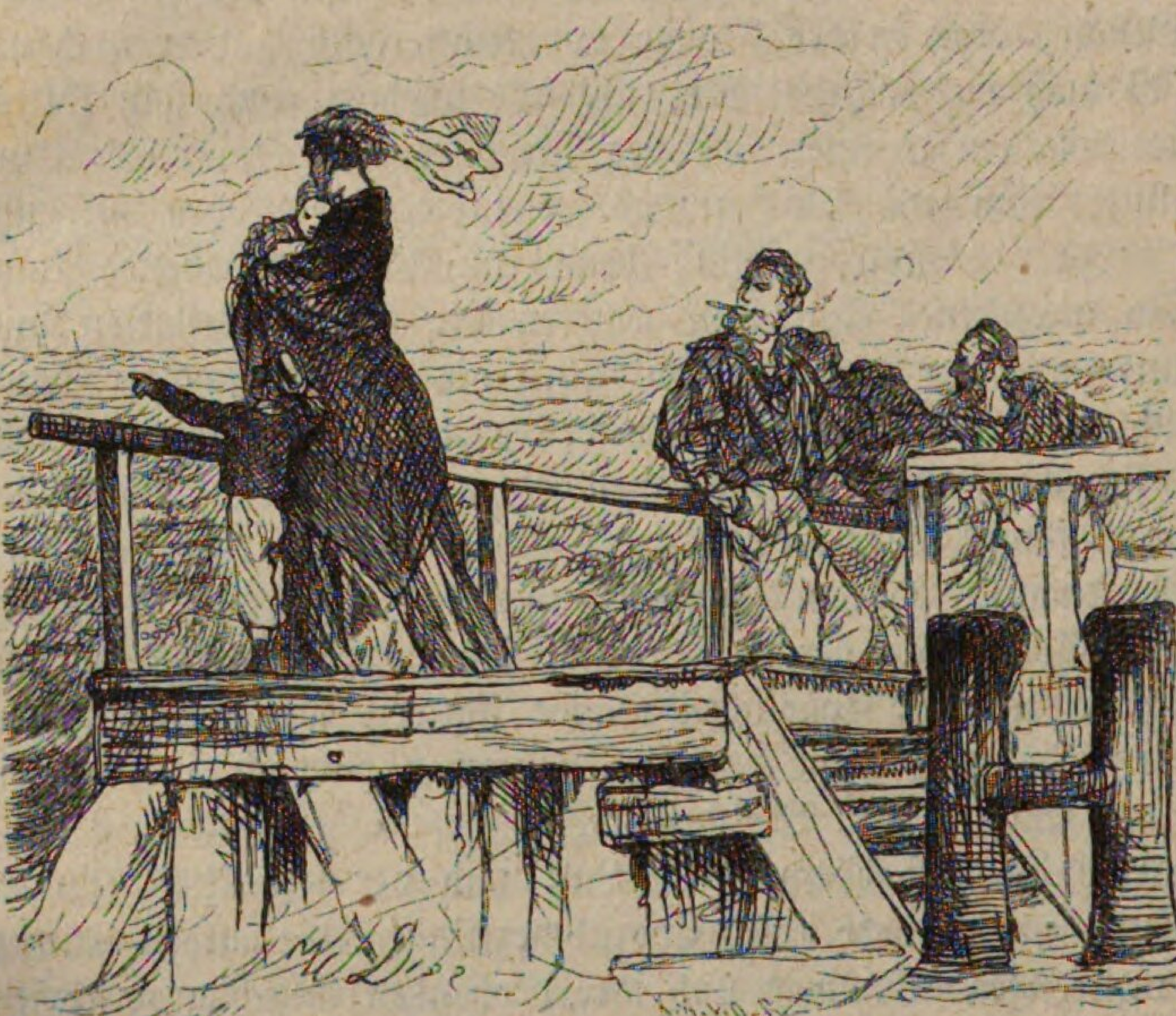
Da schlägt die Uhr zehn; die Musik schweigt, die Bootsmannsmaate pfeifen: „Ruhe im Schiff!" und die alte Schiffsordnung tritt wieder in ihr Recht.

Den Schiffsjungen aber bescheert der erste Officier noch eine Extrafreude; er befreit sie von der Nachtwache und sie können ruhig bis zum andern Morgen schlafen und sich in ihre Heimat träumen.

Auch der alte Bootsmann träumt, aber es ist ein wunderbarer Traum. Er hat die Stearinlichter an seinem Baume befestigt und angezündet. Sie brennen hell und glänzend, doch plötzlich erbleichen sie, und aus jeder Flamme schaut ein Gesicht so streng und drohend, daß es ihm kalt durch die Adern läuft. Er kennt sie alle die Gesichter, die so unbarmherzig auf ihn blicken mit den faltenreichen Stirnen, den actenfarbigen Wangen und den großen Brillen. Nur das große Gesicht, oben in der Flagge von Knittergold hat er noch nie gesehen; aber es ist noch viel unheimlicher, als alle übrigen, und sein kaltes, graues Auge lastet wie ein Centner auf der Brust des Bootsmanns. Eine innere Stimme flüstert ihm zu; „Das ist das wesenlose, ungreifbare Gespenst, das ist Fiskus!" Ja, er muß es sein, denn am Weihnachtsabende kann niemand anders so aussehen. Und nun wachsen die ganzen Gestalten aus den Flammen; ganz unten auf den Zweigen stehen die Marineverwalter, dann kommen die Calculatoren und Secretäre und weiter hinauf die höheren Chargen. Sie reichen sich die Hände und beginnen einen Rundtanz um das Gesicht in der Knittergoldflagge, dessen kalte Augen sich immer tiefer in die Brust des geängsteten Bootsmanns bohren. Immer enger ziehen sich die Kreise der Tanzenden, immer wilder wird der Reigen und immer weiter senkt er sich. Die spitzen Frackschöße und die spärlichen Haare flattern wagerecht in den Flammen, aber sie verbrennen nicht und die Flammen züngeln und zischen näher und heißer den unglücklichen Schläfer an.

Da zittern harmonische Töne durch die Luft und der schreckliche Zauber beginnt sich zu lösen. Die Accorde eines Chorals erklingen, die wilden Tänzer schrumpfen enger und enger zusammen und ihre drohenden Gesichter zerfließen in den hellauflodernden Flammen. An ihre Stelle treten andere Gestalten; die Mütter der Schiffsjungen schweben zur Kammer herein und breiten segnend die Hände über den alten Mann aus. Seine Brust athmet wieder frei, ein freundliches Lächeln verklärt das Gesicht und glättet die Falten von der Stirne. In sanftem Schlummer umgaukeln ihn freundliche Bilder.

Heimkehr.



Heimkehr! Wunderbares Wort, wie klingst du so lieblich und doch so mächtig in unserm Innern wieder! Wie plötzlich nimmst du Sorge und Kummer von der gepreßten Brust und zauberst Sonnenschein überall, wo du ertönst!

Da draußen in der Welt ist's schön; ihre Wunder berauschen oft die Sinne, Geist und Verstand erfreuen sich daran, aber das Herz vermögen sie nicht abwendig zu machen von dem kleinen Fleckchen Erde, wo seine Wiege stand und wo der Mund des Kindes die ersten Worte lallte. Die Heimat bleibt unvergessen, ihr Bild strahlt mit unvergänglichen Farben in unserer Erinnerung. Die unsichtbaren Bande, welche uns an sie fesseln, vermag keine Entfernung zu zerreißen.

Du traute Heimat, wie eng und drückend erschienst du oft dem ungestümen

Sinne des Knaben; wie sehnsuchtsvoll schweiften seine Blicke über dich hinaus ins Weite, in die große Welt, über das Meer und zu fernen Ländern!

Dem heißen Drange des Knaben ist gewillfahrtet, die unbekannte Welt ihm erschlossen und über des Oceans dunkle Fluten trug ihn das Schiff zu den fernen Gestaden. Viel Schönes zog an seinen Augen vorüber; er erschaute die großartigen Wunder der Tiefe; des Urwalds gewaltiger Blätterdom wölbte sich über seinem Haupte, der Zauber der tropischen Natur entzückte ihn, doch eine zweite Heimat fand er nie.

Im Kampfe mit den Elementen ist der Jüngling zum Manne gereift, viele Jahre ist er umhergestreift auf der weiten Erde, Sinne und Verstand haben Befriedigung gefunden, nur nicht das Herz. Stets schaut es zurück und sehnt sich nach jener friedlichen Stätte, die ihm einst zu eng war; nach dem Buchenhain, dessen Laubdach das elterliche Haus beschattete, nach dem rieselnden Bache, dessen leise murmelnden Wellen seine Gedanken folgten, auf denen sie fortgetragen wurden zum Ocean, an dessen Ufermatten er sich träumerisch die Zukunft malte.

Drei Jahre sind dahin geschwunden, seitdem die Fregatte die vaterländischen Küsten verlassen, und die lange Zeit ist nicht spurlos an ihr und ihrer Mannschaft vorübergegangen. Sie war reich an wechselvollen Ereignissen, sie brachte manche Freude, aber auch vieles Leid. Wir finden nicht mehr jene ungebundene sorglose Heiterkeit an Bord, die allen Widerwärtigkeiten eine lachende Stirn bot, die unbekümmert um Zeit und Raum sich der Gegenwart freute und aus ihren kargen Blüten nur Honig zu saugen verstand.

Die Gemüther scheinen ihre jugendliche Elasticität eingebüßt zu haben, der heitere Gesang ist verstummt, das fröhliche Lachen ertönt nicht mehr und ein schwermüthiger Ernst lagert auf den Gesichtern.

Der Seemann wird oft um das, was er gesehen und erfahren, beneidet, doch der Landbewohner weiß nicht, mit welchen Opfern er diese Erfahrungen erkauft.

Sie werden bei weitem nicht durch die Kämpfe aufgewogen, die zu bestehen, nicht durch die Entbehrungen, die zu ertragen sind. Und wenn auch der Seemann selbst diese kaum in Betracht zieht, weil er nur seine Kraft an ihnen stählt und als Sieger über sie triumphirt, so bedroht ihn oft ein andrer mächtigerer Feind, dem er nicht gewachsen ist, dem er nicht zu entfliehen vermag, weil er sein Nahen nicht fühlt. Es ist der tödtliche Hauch des Tropenklimas, der ihn anweht, wenn sein Fuß den fremden Boden betritt, den er mit dem Aroma der Blumendüfte einathmet und der sein Blut vergiftet.

Auch an Bord des „Seestern" ist der tückische Feind erschienen. Er hat das frische Roth der Wangen gebleicht, die jungen kräftigen Körper erschlafft und die Reihen der Besatzung gelichtet. Mancher der Kameraden ist hinabgesenkt in den dunkeln Schoß der Tiefe und unter ihnen auch Peter Voß, der Liebling der gesammten Mannschaft, der heitere Sänger, der so oft durch seine fröhlichen Lieder den Unmuth und die trüben Gedanken bannte und der

es verstand, durch seine unverwüstliche gute Laune dem eintönigen Leben an Bord Lebendigkeit und Abwechslung zu verleihen. Der alte Schramm hat ihm die Augen zugedrückt und ihn in die Hängematte genäht, die anstatt des Sarges diente. Die Thränen, welche ihm bei der Arbeit über die Wangen rollten, gaben Zeugniß von dem harten Schlage, der mit dem Verluste des geliebten Seesohnes ihn betraf.

Es war ein schweres, aber auch das letzte Opfer, welches das unbeugsame Schicksal forderte.

Seit kurzer Zeit ist neues Leben an Bord der Fregatte eingekehrt, der düstere Ernst von den Gesichtern gewichen. Die Augen strahlen wieder von Freude und Hoffnung, und ein Gesumme von Stimmen, aus dem häufig ein heiteres Lachen hervorklingt, erfüllt die Räume des Schiffes.

Vor einer Stunde ist die europäische Post gekommen und hat ein großes Packet Briefe gebracht. Kopf an Kopf drängte sich die Mannschaft um den Bootsmann, der die Austheilung vornahm. Mit klopfendem Herzen und zitternden Händen werden sie erbrochen — sind sie Boten der Freude oder der Trauer? Doch die sorgenvollen Züge der Leser verklären sich, die Briefe enthalten Gutes, und nur die wenigen, die keine Nachricht erhalten, stehen traurig und blicken mit wehmüthigem Neid auf die glücklichen Kameraden.

Der Bootsmann hält noch zehn bis zwölf Briefe in der Hand — der Aufruf ist mit keinem freudigen „Hier!" beantwortet, für sie haben sich keine Abnehmer gefunden, sie ruhen auf dem kühlen Meeresgrunde.

Doch die Briefe allein sind es nicht, welche die plötzliche Wandelung der Gemüther bewirkt haben. Heimkehr! Heimkehr! das ist das Zauberwort. Der so lange und schmerzlich erwartete Befehl dazu ist ebenfalls mit der Post eingetroffen und wie ein Lauffeuer hat sich die frohe Kunde durch das Schiff verbreitet. Sie ist mit Jubel begrüßt, sie hat die Herzen mit Glück und Seligkeit erfüllt, vor den Blicken verschwebt die Vergangenheit wie ein schwerer Traum, und sie schauen nur noch vorwärts in die Zukunft, als deren Ziel die theure geliebte Heimat winkt. „Alle Mann klar zum Ankerlichten!" ertönt das Commando vom Hinterdeck. Wie schnell fliegt heute jeder auf seinen Posten, wie leicht und spielend windet sich die schwere Kette aus dem Grunde, wie elastisch und lustig marschiren die Matrosen nach dem Takte der Musik um das Gangspill, deren heitere Töne seit langer Zeit zum ersten Male wieder erklingen!

Heute bedarf es keiner Mahnung zur Pflicht, mit zauberhafter Schnelligkeit entfalten sich die Segel an den Raaen, eine frische Briese entführt die Fregatte dem fremden Lande, und nach wenigen Stunden taucht seine letzte Spitze unter den Horizont.

Kein bedauernder Blick schweift zurück zu der ungastlichen Küste, die so vieles Leid gebracht. Die Brust athmet freier bei ihrem Verschwinden, das

strahlende Auge wendet sich hoffnungsvoll nach einer andern Richtung, dorthin wo die Heimat liegt.

Der Befehl zur Rückkehr erreicht die Fregatte im fernsten Winkel von China auf der Rhede von Tientsin, wo sie auf ihrer Kreuztour durch die ostasiatischen Gewässer seit einigen Wochen vor Anker gelegen und sich damit die Zeit vertrieben hat, den langweiligen und öden Golf von Petchili hydrographisch aufzunehmen.

Seit fast zwei Jahren stationirt sie im chinesischen Meere, dem traurigsten Aufenthalte, zu dem ein Schiff verurtheilt werden kann. Nebel, Untiefen und unheimliche Wirbelstürme gefährden die Seefahrt dort auf das äußerste, und der Aufenthalt in den Häfen bietet keineswegs Entschädigung für die Bedrängnisse der See. Sengende Glut, Nebel und Wirbelstürme im Sommer; eisige Kälte, Regen, Nebel und Wirbelstürme im Winter, das sind die Attribute der nördlichen Küsten, deren kahle Felsenwände jeder Schönheit entbehren. Das hinter ihnen liegende Land ist niedrig, flach und ohne Abwechslung, die Städte und Dörfer sind schmutzig wie ihre Einwohner, es fehlt ihnen und ihrer Umgebung alle Romantik und es scheint, als ob die Natur, die in den warmen Klimaten sonst so verschwenderisch mit ihren Gaben ist, China vorzugsweise stiefmütterlich behandelt habe.

Die Rhede von Tientsin, der Hafenstadt von Peking, ist aber einer der schrecklichsten Ankerplätze in jenen tristen Gegenden. Der Golf von Petchili verflacht hier so schnell nach der Küste hin, daß tiefgehende Schiffe meilenweit entfernt von ihr ankern müssen und sie nur als ein blauer Streifen erscheint.

Es ist daher erklärlich, daß abgesehen von den durch die Aussicht auf die Heimkehr erweckten Gefühlen, die Besatzung des „Seestern" diesem unwirthlichen Strande gern entflieht, aber ihre Leiden nehmen deshalb noch kein Ende Es scheint, als ob sich das Unglück an die Fersen der Fregatte geheftet habe und des alten Schramm Rabengekrächze von dem Freitagssegeln sich bewahrheiten solle.

Der Golf von Petchili wird vom gelben Meere durch eine Kette von felsigen Inseln getrennt. Sie sind unbewohnt, meistens ohne alle Vegetation und ihre schroffen Klippen steigen fast perpendikulär aus der Tiefe empor. Das Fahrwasser führt zwischen ihnen durch und die Schiffe müssen in ziemlicher Nähe an ihnen vorüber.

Der „Seestern" durchschneidet in schneller Fahrt die Bai, deren Oberfläche bei dem über Land kommenden Winde nur wenig bewegt ist, der Himmel ist klar und wolkenlos und die Segel der Fregatte blähen sich in bauchiger Rundung vor der backstags einkommenden frischen Briese. Die Inseln sind etwa noch zwei Meilen weit entfernt, in einer Stunde wird man hinter ihnen das freie Wasser gewonnen, und für die bevorstehende Nacht keine Landgefahr mehr zu fürchten haben.

Da wandelt sich allmählich das Blau des Himmels in ein röthliches Gelb,

der Horizont verschwimmt; ein Nebel scheint sich herniederzusenken, er verbirgt die Inselgruppe den Augen und die Sonne blickt roth und strahlenlos durch den Schleier, der sich immer dichter um das Schiff webt.

Die Briese nimmt schnell zu und die Obersegel müssen fort. Das plötzliche Fallen des Barometers gibt Warnung und der Capitän läßt vorsorglich zwei Reffe in die Marssegel stecken. Doch kaum sind die Leute wieder unten und die gekürzten Segel gesetzt, da zeigt sich luvwärts auf dem Wasser ein weißer Streifen — der kochende Gischt, den der Sturm vor sich herpeitscht. „Gei auf Großsegel und Besan!" commandirt der Capitän mit Stentorstimme. Hunderte von Händen bemannen im Augenblick die Taue, die Schooten fliegen auf, aber da kommt auch schon der Sturm. Mit furchtbarer Gewalt fällt er ein und in tausend Fetzen zerrissen fliegen die beiden Segel in die Lüfte. Die Fregatte legt sich auf die Seite, als wollte sie kentern und fliegt mit einer Höllenfahrt durch die Wogen, die von Minute zu Minute mit Riesenkraft emporwachsen und sich schon in gigantischen Massen um das Schiff thürmen.

Der Posten auf der Back ruft, aber seine Worte sind nicht zu verstehen. Er zeigt ängstlich nach vorn, die Blicke folgen der Richtung und Schrecken malt sich auf den Gesichtern. Dort einen Strich in Lee tauchen aus dem gelben Sandnebel die dunkeln Umrisse von Land auf; es ist eine der Inseln, die sich in so unheimlicher Nähe zeigt und an deren zackigen Klippen die Brandung heulend hinaufbrüllt.

„Halt ab, halt ab!" ertönt das Commando. Die vier Mann am Ruder stemmen sich mit ihrer ganzen Kraft gegen die Speichen des Rades — vergebens! das Schiff will nicht fallen. Der gewaltige Druck des immer mehr seitlich sich drehenden Windes hat die Luvbrassen so gereckt, daß die Raaen fast längsschiffs liegen und ihre Wirkung auf das Schiff das Abfallen unmöglich macht.

Die Klippen voraus nähern sich mit grauenerregender Geschwindigkeit — es muß etwas geschehen, wenn die Fregatte nicht in fünf Minuten an ihnen zu Atomen zerschellen soll. Der Capitän übersieht mit einem Blick die furchtbare Lage und faßt ebenso schnell seinen Entschluß. Das Schiff will nicht fallen, aber der Wind kommt quer ein, es kann noch zwei Strich luven und dann segelt es von der Insel frei. Es ist ein gewagtes Stück, die Stengen drohen von oben zu brechen, aber es bleibt keine andere Wahl — die Klippen sind höchstens noch 500 Schritt entfernt.

Der „Seestern" gehorcht willig der Drehung des Ruders und luvt an den Wind; sein Steven zeigt frei von der Insel — Hurrah! nur wenige Minuten, und die drohende Gefahr ist vorüber.

Da ertönt ein Knall wie ein Kanonenschuß! die Vormarsraa ist gebrochen, ihre herunterstürzenden Stücke fallen auf die Fock und zerreißen dieselbe, der Sturm faßt das Tuch, es peitscht einige Male und ist verschwunden. Das plötzlich vom Druck seiner Vorsegel befreite Schiff schießt in den Wind, die

Hintersegel schlagen los und auch sie theilen im Augenblick das Schicksal der Fock.

Steuerlos und ohne Segelkraft treibt jetzt die Fregatte gegen die Klippen — als letztes Rettungsmittel bleiben nur noch die Anker; halten sie nicht, dann ist der „Seestern" ohne Gnade verloren, an eine Rettung in den Booten ist bei der furchtbaren Brandung nicht zu denken.

Die beiden Buganker stürzen in die Tiefe, donnernd rasseln ihnen die schweren Ketten durch die Klüsen nach. Angstvoll sind die Blicke auf den Horizont gerichtet — jetzt klären sie sich; die Anker haben gefaßt, sie halten, das Schiff schwingt vor ihnen auf!

Doch ein Blick auf die tobende See zeigt das Trügerische der Hoffnung — die nächste anrollende Welle schleudert mit Riesengewalt den Bug des Schiffes in die Höhe, mit klingendem Tone spannen sich die Ketten straff — noch halten sie, aber jeder an Bord weiß, daß sie solche Stöße auf die Dauer nicht ertragen können.

Die beiden Rüstanker werden fertig gemacht, sie sind die schwersten des Schiffes — auch sie stürzen in die Tiefe, doch es ist unmöglich, den vier Ketten genau dieselbe Spannung zu geben, so daß sie gleichmäßig und mit vereinter Kraft tragen.

Wieder kommt eine schwere See herangerollt, wiederum hebt sie den Bug hoch und gewaltsam auf ihren Rücken — eine der Ketten hält, aber der Stoß ist zu furchtbar. Ihre fast zwei Zoll starken Eisenglieder brechen wie Glas, nach wenigen Minuten folgt ihr die zweite und die dritte.

Der Wind steht auf das Land. Um der letzten Kette mehr Elasticität zu geben, ist ihre ganze Länge — 100 Klafter — ausgestreckt, dadurch aber auch das Schiff den drohenden Felsen um so viel näher gekommen und das Heck ist kaum noch zwei Schiffslängen von dem nächsten entfernt. Der Sturm heult, die Brandung tobt, die Wogen scheinen sich zu immer höheren Bergen aufzuwälzen; das Schiff bäumt sich vor ihnen und erkracht in allen Fugen, der Gischt dampft sprühend darüber hin und es liegt wie eine Klippe in der kochenden See.

Es ist eine grausige Scene, bei der das Herz des Muthigsten erstarrt. In dumpfer Resignation steht die Mannschaft an der Reiling und erwartet den Augenblick, in dem auch die letzte Kette bricht und sich damit ihr Schicksal besiegelt. Die Menschenmacht hat aufgehört, nur der Himmel kann durch ein Wunder noch Rettung bringen. Und er bringt sie! Wo die Noth am größten, da ist seine Hilfe am nächsten. Das Centrum des Wirbelsturmes hat das Schiff erreicht. Einen Moment tritt eine Ruhepause ein, dann bricht der Cyclon mit erneuter Wuth hervor, aber seine Richtung ist jetzt fast die entgegengesetzte, er weht von der Insel ab.

Das Schiff schwingt herum, es rollt in der Quersee entsetzlich, die Verschanzung schöpft von beiden Seiten Wasser, die Masten scheinen aus dem

Schiff fliegen zu wollen, aber dennoch athmet alles auf, die Gefahr ist vorüber; Wind und See wirken sich entgegen und nehmen die Kraft von der Kette; aber selbst wenn sie jetzt auch bräche, es wäre kein Unglück, das Schiff würde in den Golf zurück und in freies Wasser treiben.

Nach kurzer Zeit läßt die Gewalt des Sturmes nach, der Sandnebel wird dünner, die See nimmt ab und nach einer Stunde blickt die scheidende Sonne wieder klar und goldig auf die beruhigte Wasserfläche nieder, die noch vor so kurzer Zeit im wildesten Chaos durcheinander toste.

Während der Nacht muß die Fregatte liegen bleiben, sie kann die verlorenen Anker nicht im Stich lassen und muß sie am andern Morgen wieder auffischen. Doch die nahe Insel hat jetzt ihre Schrecken verloren; leise nur rauschen die Wellen an ihren Strand und der Mond gießt mild sein Silberlicht auf ihre scharfgezackten Felsen. Auf dem Schiffe herrscht die altgewohnte Ruhe; sie wird nur durch das Schlagen der Glocke und den Ruf der Posten unterbrochen, deren Echo an den steilen Wänden der Insel widerhallt. Der furchtbare Nachmittag ist vergessen und im friedlichen Schlummer wiegt sich die Mannschaft in ihren Hängematten.

Der anbrechende Morgen bringt reges Leben; die Anker, deren Plätze die daran befestigten und auf der Oberfläche schwimmenden Bojen kennzeichnen, werden gefischt. Es ist eine schwere Arbeit, aber es geht zur Heimat, und Lust und Frohsinn fördern sie. Nach wenigen Stunden sind die Anker an Bord, die gebrochenen Ketten reparirt und der „Seestern" enteilt vor dem günstigen Winde mit raschen Schritten den unfreundlichen Regionen, die ihm so arg mitgespielt.

Cap Shantung, die nordöstliche Spitze Chinas, ist bald umsegelt, der frische Nordostmonsun treibt das Schiff mit fliegender Fahrt längs der Küste nach Süden und gestattet ihm bald in die Formosastraße einzulaufen. In ihr läßt jedoch die Briese bedeutend nach; die hohe Gebirgskette, welche die Insel der Länge nach durchzieht und sich bis zu 10,000 Fuß erhebt, fängt den Wind auf und zum großen Kummer der Mannschaft fällt Stille ein. Zwar wird sie voraussichtlich nicht von langer Dauer sein, da eine günstige Strömung die Fregatte südlich setzt und sie bald aus dem Bereich der Berge bringen muß, aber auf der Rückreise nach dreijähriger Abwesenheit ist auch der kürzeste unerwartete Aufenthalt höchst unwillkommen.

Einen Trost gewährt die Ueberzeugung, daß das Land wirklich durchwandert und das Schiff, wenn auch nur langsam, vorwärts geht. Auch bietet sich dem Auge Abwechslung in den tausenden von Fischerdschunken, welche das Meer beleben und in dem längs der chinesischen Küste streifenden Kaltwasserstrom reiche Beute finden.

Zehn Millionen Bewohner des himmlischen Reiches beschäftigen sich mit Fischfang und hunderttausend ihrer gebrechlichen Dschunken, deren Form und Ausrüstung seit 3000 Jahren dieselben geblieben, mit hölzernen Ankern, Tauen

und Segeln von Binsen, wie sie die Argonauten hatten, trotzen den Gefahren des Meeres, um ihm seine Schätze abzuringen. Bisweilen vernichtet ein einziger Teufun 5—600 derselben und zerschmettert sie an den Küsten, aber in China haben Menschenleben wenig Werth und die Masse des Volkes nimmt kaum von solchen Unfällen Notiz. In einem Lande, wo bei jeder Mißernte Hunderttausende verhungern, macht es wenig Eindruck, wenn einmal ein Sturm deren 5—6000 begräbt.

Während der Nacht hält die Stille an, am andern Morgen ist jedoch das Schiff schon so weit südlich gesetzt, daß die Briese sich wieder einstellt und der „Seestern“ mit runden Segeln fährt. Die Fischerflotten sind mit der Küste im Norden verschwunden und nur im Südosten gegen die Küste von Formosa zu zeigen sich in der Entfernung von einigen Meilen die Mastspitzen mehrerer Fahrzeuge. Sie werden vom Ausguck auf der Vormarsraa gemeldet, jedoch unbeachtet gelassen und tauchen sich allmählich unter den Horizont, als die Fregatte ihren Curs weitersteuert.

Plötzlich rollt ein dumpfer Schall über das Wasser, wie ferner Donner. Nach wenigen Minuten ertönt er zum zweiten und dritten Male; aber jetzt, wo man darauf achtet, erkennt man seine Natur. Es ist nicht der Donner eines Gewitters, sondern der Donner von Kanonen, den der Wind herüberträgt, und er kommt aus der Gegend, wo sich vor kurzem die Mastspitzen der fremden Segler zeigten. In europäischen Gewässern würde es einem Kriegsschiffe nicht auffällig sein, Kanonenschüsse zu hören, aber in dem berüchtigten chinesischen Meere, wo es von Piraten wimmelt, erregen sie Verdacht. Der Capitän läßt deshalb sofort anluven und nach der Richtung hinsteuern, aus der die Schüsse tönen.

Sie wiederholen sich und werden deutlicher; Officiere und Cadetten klettern mit den Fernrohren in die Toppen, und Vogel sitzt dicht unter dem Flaggenknopf auf der Voroberbramraa, um der erste zu sein, der etwas entdeckt. Bald tauchen die Fahrzeuge von vorhin wieder aus dem Wasser empor; das Schießen geht von ihnen aus, bei der klaren Luft sieht man schon den Pulverdampf aufsteigen. Die Fregatte nähert sich schnell, die Unterschiffe der Fremden zeigen sich den Beobachtern über dem Horizont und das bewaffnete Auge läßt ihre Bauart erkennen.

„Drei Dschunken und ein Vollschiff“, ruft Vogel von seinem hohen Sitze, wo er den weitesten Gesichtskreis hat. Die Meldung verursacht allgemeine Aufregung unter der Besatzung — es unterliegt keinem Zweifel mehr, das Schiff ist von Piratendschunken angegriffen und mit ihnen im Kampfe. Es gilt, ihm zu Hilfe zu kommen und die frechen Seeräuber zu bestrafen.

Die Fregatte geht schärfer an den Wind, um den Dschunken, ehe sie von ihnen als Kriegsschiff erkannt wird, die Luv abzuschneiden, zwischen sie und das Land zu kommen und ihnen den Weg nach der Küste zu verlegen. Es scheint, als ob die auffrischende Briese diesen Plan begünstigen wollte; der

„Seestern“ hat alle Leinwand beigesetzt, die irgend darauf hängen will, er steuert unter Preß von Segeln landwärts und rauscht mit zehn Meilen Fahrt durch das Wasser. Nach einer halben Stunde ist er den Piraten weit genug im Rücken, um auf sie abzuhalten und sie unter seine Kanonen zu bringen. Schon eilen die Mannschaften von selbst an ihre Geschütze, um alles vorzubereiten, ehe noch einmal Trommel und Horn das Signal zum „Klar zum Gefecht“ gegeben haben. Die Masten der Dschunken sind bereits vom Deck aus zu sehen und in einer halben Stunde müssen sie in Schußbereich sein — da verschwinden sie auf einmal wie durch Zauber, und vergebens strengen sich hunderte von Augen an, sie wieder aufzufinden. Einer jener Nebel, die im chinesischen Meere an den Küsten so plötzlich sich herniedersenken und ihr Nahen nur durch einen eisigen Hauch verkünden, hat sie den spähenden Blicken entzogen.

In kurzem hat der Nebel auch die Fregatte erreicht und sie in einen dichten Schleier gehüllt, der kaum eine Schiffslänge weit zu sehen gestattet. Gleichzeitig läßt aber auch die frische Briese nach, und nach kaum zwanzig Minuten hängen die Segel todt an Masten und Stengen nieder; es ist wieder vollständige Windstille geworden und der „Seestern“ treibt steuerlos auf den Wellen.

Allgemeine Niedergeschlagenheit macht der Aufregung Platz, die gehoffte Beute ist entkommen.

Traurig blicken die Geschützmannschaften auf ihre Kanonen. Drei Jahre lang haben sie täglich an ihnen kalt exercirt und sich fast die Arme ausgerenkt; heute hofften sie nun endlich einmal einen wirklichen warmen Schuß daraus zu thun, und nun diese bittere Enttäuschung. Auch die Fangschnüre des Unterlieutenants, welche zu verdienen Vogel sich schon oben auf der Voroberbramraa im Stillen gelobt hatte, verschweben wieder in nebelhafte Ferne — er hätte sie sich so gern mit dem Säbel in der Faust auf einer Piratendschunke erobert, nun aber wird er sie doch wohl im Prüfungszimmer der Marineschule mit Hilfe der Cosinusse und Secanten erringen müssen. Dr. Salomo packt höchst mißmuthig seine Knochensägen und Amputationsmesser wieder ein. Welche Fülle höchst interessanter Fälle würde eine einzige Breitseite mit Kartätschen auf 300 Schritt ihm unter die Finger geliefert haben! Alle die schönen zerschossenen Arme und Beine, die brillanten Perforationen des Thorax, die wunderbaren Fracturen des Craniums — auch sie sind dahin und eitel Träume gewesen!

Dieser unselige Nebel, welche schönen Hoffnungen hat er geknickt!

Doch halt! was ist das? Eine Salve von Flintenschüssen, gefolgt von einem wilden Geheul menschlicher Stimmen, hallt über das Wasser herüber, dann wieder Schüsse. Man hört sie ganz deutlich, sie können kaum tausend Schritte entfernt sein.

Die gesammte Mannschaft der Fregatte schnellt empor und die Augen blitzen vor Erregung. Der Kampf hat noch nicht geendet, die Piraten haben das

Kauffahrteischiff noch nicht genommen, davon zeugt das Wuthgeschrei der Chinesen und das fortdauernde Schießen.

„Klar die Boote zu armiren!" ertönt der Befehl vom Hinterdeck. Es ist die höchste Zeit, Hilfe zu bringen, und dies kann nur mit den Booten geschehen, das Schiff liegt bewegungslos auf dem Wasser.

Ha! wie fliegt bei dem Commando jeder auf seinen Posten, wie zauberhaft schnell werden die schweren Boote über Bord gesetzt, bemannt und bewaffnet!

„Klar Barkasse", „klar Pinasse", „klar Kutter", melden die Bootsofficiere und nach kaum einer Viertelstunde rudern die Boote gefechtsbereit nach der Richtung, aus der noch immer die Schüsse ertönen, die Barkasse voran unter Führung des ersten Officiers, der den Befehl über die Expedition führt. Es bedarf keiner Ermunterung zum schnellen Rudern, die Matrosen geben von selbst ihre letzte Kraft aus und die Fahrzeuge fliegen durch das Wasser.

Nach zehn Minuten sind sie an Ort und Stelle angelangt und vor ihnen tauchen die Formen eines größeren Schiffes aus dem Nebel auf. Wie es scheint, hat sich seine Mannschaft auf das hohe Halbdeck zurückgezogen und vertheidigt sich von dort aus gegen die wüthenden Angriffe zweier Dschunken, von denen die eine so eben sich längseit festmacht und sich zum Entern anschickt. Die zweite liegt vorn am Bug und eine dritte ist kaum hundert Schritt weit im Anrudern begriffen.



„Feuer auf die hinterste Dschunke und dann an Bord! ruft der erste Officier den Booten zu. Pinasse und Kutter schießen auf und rangiren sich zu

beiden Seiten der Barkasse in Linie. Die Kämpfenden scheinen die Boote noch immer nicht zu sehen, obwohl diese kaum fünfzig Schritte entfernt sind, doch da künden die Geschütze der Barkasse und Pinasse donnernd ihre Ankunft. Die Kartätschen ihrer Zwölfpfünder rasseln in todbringender Nähe über das Verdeck der Dschunke und schmettern alles vor sich nieder. Noch ehe die so furchtbar überraschten Seeräuber Zeit haben, sich von ihrem Schrecken zu erholen, legen die Boote längseit, mit lautem Hurrah werfen sich ihre Mannschaften auf das niedrige Deck und dringen auf die überlebenden Chinesen ein, die, kaum sich zur Wehr setzend, mit verzweifelndem Geheul nach vorn fliehen und Rettung suchend über Bord springen. In kaum einer Minute ist die Dschunke genommen, was von ihrer Mannschaft noch vorhanden ist, liegt todt oder schwer verwundet auf dem Verdeck.

„Vorwärts auf die zweite!" commandirt Kurzspleiß. Die Mannschaften springen in die Boote und rudern nach vorn. Die Dschunke am Bug rührt sich nicht, aber sie scheint auch menschenleer, nur auf dem Hinterdeck kauert ein junges Weib mit einem Kinde auf dem Rücken. Als die Barkasse längseit legt, erhebt sie sich, zündet mit einem brennenden Scheit einen Stinktopf an und wirft ihn mit teuflischem Grinsen in das Boot. Pestilenzialische Dämpfe entquellen in dichten Massen dem Topfe, sie drohen die Leute zu ersticken. Diese müssen aus dem Boote, können jedoch glücklicherweise ungehindert an Bord der Dschunke entern. Sie finden keinen Widerstand; zehn bis zwölf Chinesenleichen liegen auf dem Deck, sonst ist niemand an Bord, außer der Frau, die bald unschädlich gemacht wird.

Der erste Officier späht nach der dritten Dschunke aus, aber sie ist spurlos verschwunden. Sie muß die Boote noch rechtzeitig entdeckt und unter dem Schutze des Nebels die Flucht ergriffen haben. Vergebens lauscht alles, um an dem Ruderschlage zu hören, welche Richtung sie eingeschlagen hat; es ist nichts zu vernehmen, und eine Verfolgung nicht möglich.

Kurzspleiß geht an Bord des Schiffes, dessen tapfere Mannschaft noch immer auf dem Halbdeck steht und sich kaum von dem Erstaunen über die so gänzlich unerwartete Hilfe erholen kann, jetzt aber ihre Retter mit freudigen Grüßen bewillkommnet. Doch als der erste Officier über die Verschanzung steigen will, ist die Reihe des Staunens an ihm, und seinen Blicken bietet sich ein sonderbares Schauspiel.

Das ganze Deck des Schiffes ist von vorn bis hinten dick mit Butter bestrichen und dieser merkwürdige Ueberzug überall dicht mit Glasscherben gespickt.

Es ist das eine originelle, aber, wie es scheint, sehr wirksame Art von Vertheidigungslinie, davon zeugen die todten Chinesen, welche haufenweise auf dem Vordertheil des Schiffes liegen.

„Sie müssen schon auf der Verschanzung entlang klettern", ruft der Capitän des Schiffes ihm zu, „um durch unsere Barrikaden zu kommen."

„Eine solche Fortificationskunst ist mir allerdings neu", erwidert Kurzspleiß,

der mühsam das Halbdeck erreicht, „aber ich gratulire Ihnen, Sie haben sich brav geschlagen.“

Das Schiff ist ein amerikanischer dreimastiger Schuner mit Lebensmitteln nach Shanghai bestimmt, und seine Besatzung zählt nur zwölf Mann.

„Sie wundern sich über das Aussehen meines Schiffes“, sagt der Capitän, „aber ich wußte kein besseres Mittel, um mir die Hallunken vom Halse zu halten. Schon seit Tagesanbruch verfolgten mich die Dschunken, doch bei der Briese, die wir heute morgen hatten, konnten sie trotz ihrer Ruder nicht mit uns aufkommen. Da wurde es jedoch flauer, sie schossen allmählich auf und ich sah, daß ich kurz über lang sie doch an Bord haben würde. Nun, wir wußten alle, daß es an unsern Kopf ging, wenn die Bande uns überwältigte und deshalb beschlossen wir, unser Leben so theuer als möglich zu verkaufen. Ich bin vor Jahren schon einmal mit einer Dschunke im Gefecht gewesen, und es ist mir bekannt, daß man weniger ihr Kanonen und Luntenflinten, als ihre infernalischen Stinktöpfe zu fürchten hat, die sie auf das Deck werfen und die auf zehn Schritt in der Runde alles ersticken.

„Als sie in den Bereich meiner beiden Kanonen kamen, begann ich auf sie zu feuern, so lange mein Pulver vorhielt, aber es wurde immer flauer und ich ließ deshalb alles klar machen, um ihnen das Entern zu erschweren. Ich spendirte ein paar Faß Butter und einige Dutzend Sherryflaschen von meiner Ladung und in zehn Minuten hatten meine Leute die Barrikaden fertig. Da kam der Nebel und die Stille und wir hatten uns kaum mit unsern Gewehren und Revolvern auf dies hohe Halbdeck zurückgezogen, als auch schon die erste Dschunke vorn anlegte. Wir gaben eine Salve auf ihr Deck ab, und ich glaube, sie hat gut gewirkt, aber die nackten Teufel ließen sich dadurch nicht abschrecken. Mit furchtbarem Geheul enterten einige zwanzig von ihnen über den Bug und sprangen auf das Deck. Drei oder vier hatten brennende Stinktöpfe auf Bambusstangen, um sie zwischen uns zu werfen, doch sie wurden bald gewahr, daß es sich barfuß auf Butter und Glasscherben schlecht geht.

„Sie glitten aus, stürzten in das Glas und brüllten vor Wuth und Verzweiflung, obwohl es nicht lange dauerte. Ihre eigenen Stinktöpfe fielen zwischen sie, sie wurden betäubt und in wenigen Minuten hatten wir ihnen mit unseren Gewehren den Garaus gemacht.

„Inzwischen kam jedoch die zweite Dschunke von hinten auf und als wir sie bei dem dichten Nebel sahen, war sie schon so nahe, daß wir nur einmal feuern konnten, ehe sie sich anhakte. Nun, wir würden wohl noch einige Havarie unter ihrer Besatzung angerichtet haben, aber die dritte Dschunke kam auch schon in Sicht. Zwei von meinen Leuten waren bereits durch Speerwürfe verwundet und es hätte doch schlimm um uns gestanden, wenn Sie nicht erschienen wären.

„Ich danke ihnen deshalb von Herzen für ihre Hilfe“, schließt der Capitän

seinen Bericht und drückt Kurzspleiß warm die Hand, „obwohl ich noch immer nicht begreifen kann, woher Sie so wunderbarer Weise gekommen sind.“*)

Der erste Officier erklärt dem Amerikaner den Zusammenhang, als das Gespräch plötzlich durch einen Kanonenschuß unterbrochen wird, der unzweifelhaft von der Fregatte stammt. Kurz darauf hört man den zweiten, danach vier bis fünf auf einmal — dann wird es wieder still.

Nach einer Pause hallen die Töne eines Hornes über das Wasser.

„Wir werden zurückgerufen“, äußert Kurzspleiß; „wahrscheinlich ist die flüchtige Dschunke auf den „Seestern“ gestoßen und hat Feuer bekommen.“

Er läßt den Hornist im Boote ein Antwortsignal blasen und folgt dem Rufe. Es verhält sich so, wie er gemuthmaßt; die Dschunke ist in Sicht der Fregatte vorbeigerudert, hat einige Kartätschenlagen bekommen, man hat auch das Stürzen eines Mastes wahrgenommen, dann ist sie jedoch wieder im Nebel verschwunden.

Die Boote machen sich abermals zur Verfolgung auf, kehren aber unverrichteter Sache zurück, von dem Fahrzeuge ist nichts zu entdecken.

Dr. Salomo ist inzwischen an Bord des Schuners gesetzt, um die beiden glücklicherweise nicht schwer verwundeten Amerikaner zu verbinden; unter den Piraten findet er jedoch leider niemand mehr, um seine ärztliche Kunst zu erproben. Was nicht von den Kugeln der Amerikaner oder den Kartätschen der Boote tödtlich getroffen, ist durch die Stinktöpfe erstickt oder im Wasser umgekommen.

Von den Bootsmannschaften ist nur einer blessirt und zwar ist Cadett Vogel der Glückliche. Der von dem chinesischen Weibe geschleuderte Topf hat mit der scharfen Kante seinen Kopf getroffen und ihm eine tüchtige, wenn auch ungefährliche, Schmarre an der Stirn versetzt. Er möchte sie für nichts in der Welt hingeben. Wie interessant, in Gesellschaft von jungen Damen eine solche Narbe aufweisen und die Geschichte ihrer Entstehung mit poetischer Licenz vortragen zu können! Wie wird er von den Kameraden beneidet werden!

Gegen Mittag klart der Nebel auf, und es kommt etwas Briese durch. Die Fernröhre suchen eifrig den Horizont ab, um die entkommene Dschunke zu finden, doch ist keine Spur von ihr wahrzunehmen; sie ist entweder gesunken, oder hat bereits die Küste von Formosa erreicht.

Die beiden andern Dschunken sind so von Kugeln durchlöchert, daß sie sich nicht mitführen lassen. Schneller und schneller füllen sie sich mit dem eindringenden Wasser und bald verschwindet ihr Rumpf unter der Oberfläche.

Das unglückliche Weib mit dem Kinde, das sie fest an ihre Brust gedrückt, ist die einzig Ueberlebende der Schar. An Bord des Schuners gebracht, blickt

*) Das Erzählte ist Thatsache. D. V.

sie stumm und starr auf die verschwindenden Fahrzeuge, mit denen ihr Gatte und der Vater ihres Kindes in die Tiefe versinkt.

Die Wogen schlagen über den Spitzen der Masten zusammen — da ertönt ein gellender Schrei! ein Sprung — und auch sie ist von den Fluten verschlungen, ehe etwas zu ihrer Rettung geschehen kann.

Ihr Tod ist eines Piratenweibes würdig, das blutige Drama ist beendet.

Die Fregatte trennt sich von dem Amerikaner, nachdem sie ihn mit frischer Munition versehen, und steuert ihren Curs nach Südwesten weiter. Schnell und ohne Unfall erreicht sie die Sundastraße, eine jener Stationen, an denen kein Schiff vorbeisegelt, ohne eine kurze Rast zu machen.

Die von Westen Kommenden haben eine Monate lange Tour hinter sich, die dorthin Gehenden eine eben so lange vor sich, auf der sie kein Land sehen. Jene wollen sich nach so vielen Entbehrungen erfrischen, diese noch Vorräthe von Früchten und andern Erzeugnissen des schönen Java mit hinausnehmen und das liebliche Anjer, ein mit aller Schönheiten der Tropen geschmücktes Städtchen an der Küste Bantams sieht jährlich tausende von Schiffen auf seiner geschützten Rhede ankern.

Auch der „Seestern" verweilt einen Tag, und manches Boot voll Bananen, Ananas und kostbarer Mangostin wird eingekauft. Die Cadetten leisten darin das Mögliche. Ihre Messe gleicht einem Fruchtkeller; sie ist von oben bis unten vollgepackt, und niemand an Bord begreift, was sie mit solchen Quantitäten beginnen wollen. Aber Cadetten sind sehr oft unbegreiflich, namentlich, wenn es sich um Vertilgung von Früchten und Fruchteis handelt. Außerdem helfen bei solchen Gelegenheiten ihre Burschen auf das treueste, und so lichten sich die Vorräthe in unglaublich kurzer Zeit. Nach 48 Stunden ist die letzte Banane zu ihren Vätern versammelt, die Seekost tritt in ihr Recht, und Vogels Adjunct, der Koch, muß wieder allen seinen Scharfsinn aufbieten, um aus gelben Erbsen und Salzfleisch sieben Mal in der Woche andere Speisen herzustellen.

Fünf Wochen lang bietet sich dem Auge nichts als Himmel und Wasser, aber mit dem frischen Passat geht es schnell vorwärts, und das söhnt mit der Eintönigkeit der langen Reise aus. Dann kommt das Cap der Guten Hoffnung in Sicht, aber Miss Smith und Juffru van den Pipendeckel harren vergebens auf die Wiederkunft der Deutschen, deren spröde Herzen sie doch mit ihren Reizen noch zu verwunden hoffen. Der „Seestern" fliegt meilenweit an ihnen vorbei zum großen Kummer der fast auf Null reducirten Messen; zum Andenken spielt das Cap noch mit einem kleinen Sturme auf, und dann geht es abermals 14 Tage zwischen Himmel und Wasser, bis endlich Napoleons Felsengrab, St. Helena, seine schroffen Wände über dem Horizont zeigt. Doch die Ordre des Schiffes lautet, auf das schleunigste nach Hause zurückzukehren. Kein Ball, keine Landpartie, nicht einmal ein Besuch des Kaisergrabes läßt sich in der

kurzen Zeit des Aufenthaltes ermöglichen, nur Proviant und Wasser wird eingenommen, und nach wenigen Stunden geht es wieder weiter nach Norden.

Die Region der Windstillen am Aequator wird schnell überwunden, ein steifer Nordostpassat begünstigt die Fahrt, und der „Seestern" rauscht durch die Wogen, als ob es auch ihn mit Macht zur Heimat zöge. Das südliche Kreuz und mit ihm die übrigen Sternbilder des tropischen Himmels verschwinden und der große Bär beschreibt seinen Tageskreis schon über dem Horizont. An der täglich wachsenden Höhe des Polarsterns merkt auch das unbewaffnete Auge die schnellen Fortschritte des Schiffes und begrüßt ihn als einen alten lieben Bekannten.

Die westlichsten der Azoren, Corvo und Flores, sind das erste Land, das man erblickt, doch nur in der Ferne zieht die Fregatte an ihnen vorüber. Hier ist im Sommer die Grenze des Passats; gewöhnlich hat man in diesen Gegenden mit Stillen zu kämpfen und nicht selten treiben Schiffe wochenlang in der Nähe der Inseln umher, ehe sie die Zone der Westwinde erreichen.

Dem „Seestern" ist diese Prüfung jedoch nicht vorbehalten, er trägt das Glück an Bord und der Nordostwind geht allmählich mit der Sonne nach West herum, ein gutes Zeichen für die Beständigkeit des neuen Windes.

Mit zunehmender Stärke treibt er das Schiff vor sich her; ein Segel nach dem andern wird fortgenommen, ein Reff nach dem andern eingesteckt. Bald sind es nur noch die gereffte Fock und das dichtgereffte Großmarssegel, deren kleine Flächen sich dem wachsenden Sturme bieten, aber sie genügen, um der Fregatte eine Fahrt von zwölf Knoten zu verleihen.

Die blaue Farbe des Wassers verliert sich, und das dunkle Grün verräth die Annäherung der europäischen Küsten. Der Seegang hebt sich zu mächtiger Höhe; vor dem englischen Canal, am Cap der Guten Hoffnung und bei Cap Horn sind die drei von den Seeleuten gefürchteten Punkte der schweren See. Die vorherrschenden westlichen Stürme erregen eine hohe, nie schwindende Dünung, die ihre endlosen Wasserberge gegen die Küsten rollt. Je näher sie dem Lande kommen desto höher thürmen sie sich, und gar oft drohen die zusammenbrechenden Wogen die Schiffe zu verschlingen. Selbst die unerschrockensten Seeleute blicken mit unruhiger Miene auf diese Wasserriesen, die donnernd wie eine Lawine sich gegen ihr Fahrzeug wälzen. Doch der „Seestern" lenzt gut, seine Schnelligkeit übertrifft die der heranstürmenden See, zischend bricht sie sich an dem vom Rumpfe geglätteten Kielwasser, und leicht hebt sich das Schiff auf ihren Rücken, als spräche es ihrer Drohung Hohn. Wenn es sich dann wieder hinabsenkt in das Wellenthal, kann das Auge aus der Mars kaum den Horizont erblicken, so hoch läuft die gewaltige Dünung. Da der von hinten kommende Wind den Bewegungen der Fregatte keine seitliche Stütze gewährt, rollt sie furchtbar. Das Wasser schöpft zu beiden Seiten über die Reiling, und die Nocken der Unterraaen berühren bisweilen fast die Oberfläche des Meeres. Boote, Geschütze, Reservespieren, alles muß mit Tauen und Flaschenzügen

doppelt und dreifach versichert werden, um bei den heftigen Schwankungen des Schiffes nicht loszubrechen, und über Deck sind Taue gespannt, um den Mannschaften beim Gehen einen Halt zu bieten.

Der Posten auf der Vormarsraa erregt jetzt die Aufmerksamkeit des wachhabenden Officiers durch Winken mit der Mütze; sein Rufen ist bei dem heftigen Winde ungehört geblieben. Er zeigt nach vorn; die Fernröhre folgen der Richtung und man entdeckt nach langem Suchen die Masten eines Schiffes. Nur auf Augenblicke zeigen sie sich zwischen den Bergen der Dünung, und der unsichere Standpunkt der Beobachter läßt nichts Näheres erkennen.

Als die fliegende Fahrt des „Seestern“ diesen einige Meilen näher geführt, glaubt man an der Besansgaffel des Fremden eine Flagge zu sehen. Es ist wirklich eine Flagge, aber zusammengebunden in Schau, das Zeichen der Noth.

Der Capitän läßt sofort einen Strich nördlicher auf das Schiff zusteuern. Wenn Sturm und Seegang augenblicklich auch thatsächliche Hilfe unmöglich zu machen scheinen, will er wenigstens nichts unversucht lassen.

Nach kurzer Zeit hat sich die Fregatte dem fremden Fahrzeuge bis auf eine Seemeile genähert. Es ist ein Wrack; der Fockmast ist gänzlich und vom Großmast der Top gebrochen, nur der Besanmast steht noch unversehrt. Die über das Heck ausgesteckte Bucht eines Kabeltaues zeigt, daß das Ruder verloren ist und man mit diesem Nothbehelf das zum Spielball des Windes und der Wogen gewordene Schiff zu steuern sucht. Fast die ganze Verschanzung ist fortgeschlagen, und nur hier und dort stehen noch vereinzelte Reilingstützen. Die Boote sind sämmtlich über Bord gegangen, am Besanmast flattern noch einige Fetzen des fortgeflogenen Besans, und im Luvwant ist ein Stück Segeltuch ausgespannt, um das Schiff mit dem Kopfe gegen den Wind zu halten.

Der „Seestern“ hat jetzt das Wrack erreicht und fliegt kaum hundert Schritt entfernt an ihm vorüber, doch der Anblick desselben in der Nähe ist noch um so erschütternder. Dem Anschein nach ist es ein Auswandererschiff, und man sieht eine Menge Menschen an Deck. Ein Theil derselben befindet sich an den Pumpen, die in steter Bewegung sind; die übrigen, Männer, Frauen und Kinder haben sich krampfhaft an die Schiffwände und das Tauwerk geklammert und aus ihren Geberden spricht die Verzweiflung. Das Deck ist glatt rasirt, Sturzseen haben alles fortgerissen.

Als die Fregatte sich nähert, sieht man einen Mann in das Want steigen. Er hält ein Sprachrohr in der Hand und will eine Mittheilung machen. Eine Bewegung des Ruders läßt den „Seestern“ so nahe in Lee vom Wrack vorbeischeeren, als dies die furchtbare See gestattet, und alles an Bord lauscht in gespannter Aufmerksamkeit auf den Ruf des Fremden. Jetzt setzt er das Sprachrohr an den Mund: „Hilfe, Rettung!“ tönt es angstvoll durch die brausenden Wogen, „das Schiff ist ohne Ruder und leck!“

Mehr ist nicht zu verstehen, das Uebrige verhallt im Winde, aber die wenigen Worte genügen, um die Herzen an Bord der Fregatte zusammenzuschnüren. Sie wurden in deutscher Sprache gerufen; es sie Landsleute, die um Hilfe flehen, und doch kann man sie ihnen nicht gewähren — bei solchem Wetter ist sie unmöglich.

Die letzte Hoffnung der Unglücklichen ist geschwunden und ihr Schicksal besiegelt. Ein herzzerreißender Schrei entringt sich der Brust der Armen, als die Fregatte an ihnen vorüberschießt, und er findet ein grauenerregendes Echo in den Wasserbergen des Oceans.

Doch dieser Schrei bringt auch zum Herzen des braven Capitäns der Fregatte und läßt ihn im Augenblicke einen Entschluß fassen. Wenn er auch jetzt nichts hoffen kann, will er wenigstens thun was in seinen Kräften steht, um den Bedrängten zu Hilfe zu kommen. Er will bei dem Schiffe bleiben, vielleicht wird bald das Wetter besser, und es gelingt ihm Rettung zu bringen.

„Alle Mann auf! Klar zum Manöver!“ ertönt sein Commando, „an die Geitaue und Gordings der Fock!“

Die gesammte Mannschaft vertheilt sich an die genannten Taue, welche zum Zusammenschnüren des Segels dienen; es gilt ein gefährliches Manöver, das Beidrehen im Sturm, und es kommt darauf an, es so schnell wie möglich auszuführen.

„Steck auf Schooten, Gei auf!“ — Die Schooten werden losgeworfen, der Sturm hebt das Segel wie ein Ballon, aber die vierhundert Menschen, welche mit Anspannung aller Kräfte an den Tauen ziehen, entreißen ihm seine Beute. Im Augenblicke ist die Fock unter der Raa zusammengeschnürt und der Wind kann sie nicht mehr fassen. Das Schiff merkt kaum ihre Fortnahme, es stürmt fast mit derselben fliegenden Fahrt durch die brandenden Wogen.

„An die Steuerbord Groß- und Kreuzbrassen, klar zum Beidrehen!“ commandirt der Capitän, und die Leute drängen sich nach dem Hintertheile des Schiffes.

Niemand darf mittschiffs bleiben, wer hinten nicht an den Brassen ankommen kann, muß nach vorn so weit wie möglich in den Bug gehn — der gefährliche Augenblick des Manövers naht.

Der Blick des auf der Commandobank stehenden Capitän ist nach hinten gerichtet. Er wartet auf das Anrollen der nächsten schweren Seen. Es folgen stets drei solche auf einander; nach ihrem Ueberbrechen tritt eine gewisse Ruhepause in der Bewegung des Wassers ein, und sie soll benutzt werden, um die Fregatte an den Wind zu bringen.

Die letzte der drei Seen verrollt.

„Ruder in Lee! Braff an!“ lautet der Befehl. Der „Seestern“ luvt in großem Bogen an; zuerst schnell, dann aber immer langsamer, je mehr sich sein Kopf gegen die schwere See dreht und er die Fahrt verliert.

Jetzt liegt er quer Sees — doch auch die Ruhepause ist vorüber, und die erste der drei nächstfolgenden Sturzwellen rollt heran. Sie bricht sich brüllend in einiger Entfernung vom Schiffe — ebenso die zweite; doch sie kommt schon etwas näher, und ihr Andrang hindert die Fregatte im weitern Luven.

Da folgt die dritte! Unheimlich wälzt sich das dunkle Ungethüm der Tiefe heran, stets schwellend zu größerer Höhe. Seine beiden Vorgänger haben ihm den Weg gebahnt, kein schützendes Kielwasser hemmt seinen unglückschwangeren Lauf. Mit donnerndem Brausen und kochendem Zischen bricht der weißschäumende Kamm über. Nichts wiedersteht seiner verderbenbringenden Gewalt; er erreicht die breite Seite der Fregatte und begräbt sie unter seinen tosenden Wassern.

Mit stockenden Pulsen hat die Mannschaft den gefürchteten Moment erwartet, den jeder für den letzten hält, doch das schöne Schiff hat den furchtbaren Stoß überdauert. Einige Secunden lang scheint es der colossalen Masse zu weichen, dann richtet es sich elastisch wieder auf, unbesiegt von der Gewalt des Meeres.

Zwar ist alles, was zwischen Groß- und Fockmast sich befand, fortgerissen: die Barkasse und Pinasse schwimmen in Trümmern auf der Wasserfläche und die See hat klar Deck gemacht, sonst jedoch ist kein Unglück geschehen. Durch die von den Booten in die Verschanzung geschlagenen Oeffnungen strömt das Wasser schnell ab, und das Peilen der Pumpen ergibt, daß das Schiff nicht leck gesprungen ist. Dank der Vorsicht, daß die Mannschaft an beide Extremitäten der Fregatte beordert wurde, ist kein Menschenleben zu beklagen. Der „Seestern" luvt an den Wind und alle Gefahr ist vorüber. Das breite Kielwasser des jetzt langsam treibenden Fahrzeugs bildet luvwärts einen breiten Zaubergürtel, an dem alle Sturzseen ohnmächtig zerschellen.

Etwa eine halbe Meile weit entfernt kämpft das unglückliche Auswandererschiff gegen die aufrührerischen Elemente. Noch immer weht die Nothflagge, noch immer gehen die Pumpen und ringen die Passagiere verzweiflungsvoll die Hände.

Der Abend kommt. O, welche furchtbare Nacht wird für die armen Schiffbrüchigen hereinbrechen! Werden sie je wieder der Sonne goldene Strahlen schauen, oder wird der folgende Morgen nur die Trümmer ihres Schiffes mit seinem bleichen Schimmer beleuchten?

Der Sturm wüthet fort mit ungeschwächter Gewalt, doch die Quecksilbersäule des Barometers, das Orakel der Seeleute, beginnt eine convexe Oberfläche zu zeigen, den Vorboten ihres Steigens.

Die graue, gleichmäßige Decke des Himmels wird fleckig; im Westen färbt ein gelblich rother Schein den Horizont, und die scheidende Sonne sendet auf einen Augenblick ihre Strahlen durch die finstere Wolkenmauer. Es ist ein Strahl der Hoffnung und des Trostes, den der Himmel in das Herz der Verzweifelnden senkt, um sie mit neuem Muthe zu erfüllen.

Gegen Abend hat der Sturm nicht abgenommen, sondern mit gleicher Stärke angehalten — abermals ein gutes Zeichen. „Wenn die Sonne unter weht gutes Wetter in Aussicht steht", sagt ein selten täuschendes Sprichwort der Seeleute, und an Bord der Fregatte gibt man sich jetzt der sicheren Hoffnung hin, am andern Morgen Hilfe bringen zu können, wenn der Kauffahrer sich bis dahin über Wasser hält.

Auf der Abendwache wird der Himmel lichter, hier und dort bricht sich schon der freundliche Schimmer eines Sternes Bahn und es beginnt in See aufzuklaren. Der Wind weht nicht mehr gleichmäßig, sondern stoßweise, als wäre er müde, die schwere See fällt allmählich, und gegen Mitternacht hat der Kampf der Elemente ausgetobt. Dann und wann hört man noch das Zusammenbrechen der Wogen, allein es ist nur jenes hohlklingende Rauschen, das das Meer vor oder nach einem Sturme ertönen läßt. Ein sternklarer wolkenloser Himmel wölbt sich über den bewegten Wassern, auf denen die beiden Schiffe schwanken und mit banger Sehnsucht des kommenden Morgens harren.

Die Schatten der Nacht beginnen zu bleichen, der Morgenstern leuchtet in strahlendem Glanze, und im Osten färbt matte Röthe den Saum des Horizontes. Die Umrisse des Auswandererschiffes, das während der Dunkelheit oft durch sein zeitweiliges Verschwinden Besorgnisse auf der Fregatte erweckte, zeigen sich deutlicher, und der Capitän, der wie die meisten Officiere während der Nacht auf Deck geblieben, läßt mit dem ersten Grauen des jungen Tages Segel setzen und auf das Wrack abhalten. Bald ist es erreicht, und ein hundertstimmiger Jubelruf der Schiffbrüchigen begrüßt den Retter in der Noth.

Der „Seestern" dreht abermals bei; beide Kutter und die Gig, die in Krähnen am hintern Theil des Schiffes hängen und von der mittschiffs übergebrochenen Sturzsee verschont sind, werden zu Wasser gelassen. Die kräftigen Ruderschläge ihrer Besatzungen bringen die Boote in wenigen Minuten zur Seite des Wracks.

Es ist die höchste Zeit; schon können die Pumpen das eindringende Wasser nicht mehr bewältigen, und in einer Stunde würde die Hilfe zu spät gekommen sein.

Die Passagiere werden in die Boote genommen, Frauen und Kinder zuerst, dann die Männer. Es muß jedoch zweimal gefahren werden, die Fahrzeuge können nicht alle fassen.

Der Capitän ist der letzte, der von Bord geht. Schmerzensthränen entrollen dem Auge des alten Mannes, als er das dem Untergange geweihte Schiff verläßt. Lange Jahre hat er auf ihm gefahren, das sein Eigenthum ist. Im Vertrauen auf sein bisheriges Glück hat er es nicht versichert, und nun geht sein ganzes Hab und Gut mit ihm verloren.

Auch die Passagiere retten nur das nackte Leben. Als die Boote zum dritten Mal fahren, um zum Bergen der Sachen zu schreiten, ist es bereits zu spät. Nach dem Stillstand der Pumpen sinkt das Schiff schnell. Das Hintertheil taucht zuerst unter, während das Bugspriet sich senkrecht in die Luft erhebt. Noch einen Augenblick zeigt sich der Bug über Wasser — dann ist alles

verschwunden. Von beiden Seiten rollt die See auf und schließt sich mit dumpfen Brausen über ihrem Opfer. Ein wirbelnder Strudel, dessen Ringe sich zu weiten Kreisen dehnen, bezeichnet die Stelle des Unterganges. Nach einiger Zeit tauchen einige losgebrochene Trümmer aus der Tiefe empor und treiben als Spiel der Wellen auf ihrer Oberfläche.

Hundert und dreißig Menschenleben sind vom sichern Tode gerettet, und wohl mag das Herz der Retter bei dem heißen Danke der Schiffbrüchigen in gerechtem Stolze klopfen.

Das gesunkene Schiff war nach Nordamerika bestimmt; eine schwere Sturzsee hatte das Ruder fortgeschlagen und das steuerlose Fahrzeug infolge dessen seine Masten verloren. Der über Bord gegangene Fockmast war nicht sogleich von dem an ihm haftenden Tauwerke zu trennen und hatte in der Wasserlinie ein Loch in die Seite gestoßen, durch welches das Wasser beim Ueberholen eindrang. Mit der größten Menschenfreundlichkeit wird auf dem „Seestern" für Pflege und Unterkunft der hartgeprüften Auswanderer gesorgt, und mit vollen Segeln steuert er dem Kanal zu. Ein frischer Westwind setzt durch und kein weiterer Unfall stört die Reise.

Mit freudigem Jubel werden die europäischen Küsten begrüßt, Kanal und Nordsee sind in kurzer Zeit durcheilt, und acht Tage nach dem unglücklichen Vorfalle donnern 21 Kanonenschüsse als Gruß an die Heimat aus den Stückpforten der Fregatte. Ein Dampfschiff erwartet sie bereits auf der Rhede, um sie in den Hafen zu schleppen. Auf dem Hafendamme steht es gedrängt von Zuschauern, unter deren Hurrahruf das stolze Schiff in die Molen läuft.

Zum letzten Male rauscht der Anker vom Bug, aber das Rasseln der Kette aus den Klüsen schlägt heute angenehm an das Ohr.

Das heißersehnte Vaterland ist wieder errungen; nach langer, schwerer Zeit ruht der müde Fuß wieder auf heimischem Boden, und mit freudigem Entzücken schweift das Auge über die theuren Gefilde der Heimat.

Unter der Kopf an Kopf gedrängten Menge am Ufer erblickt es liebe Züge; ein stummes Winken mit der Hand, und manche Freudenthräne entströmt dem Auge der liebenden Mutter, die in banger Ahnung der Wiederkehr des Schiffes harrte und jetzt die theueren Züge ihres Kindes erkennt.

Aber auch manches Herz preßt sich schmerzlich zusammen, wenn es den Gesuchten vermißt und wartet in qualvoller Ungewißheit des Augenblicks, wo der Zutritt an Bord erlaubt sein wird.

Der Capitän begibt sich zum Admiral; der erste Officier gestattet die Communication mit dem Lande, und in wenigen Augenblicken ruhen die so lang Getrennten an der wiedergefundenen treuen Brust.

Die Feder ist zu schwach, die Seligkeit eines solchen Wiedersehens zu schildern, und sie ehrt schweigend das namenlose Weh der Armen, deren freudige Hoffnung zu Grabe getragen wurde. Möge die Zeit mit ihrem lindernden Balsam die schmerzlichen Wunden heilen, die ein herbes Geschick ihnen schlug!

Schluß.

Der Leser, welcher den „Seestern“ auf seiner langen Reise begleitet und an den Freuden und Leiden derselben Antheil genommen, ist, wenn ich richtig urtheile, von ihrem Schlusse nicht ganz befriedigt. Einige der vorgeführten Personen haben in höherem oder geringerem Grade sein Interesse erweckt, er möchte noch Näheres über ihre späteren Schicksale erfahren und ich kann mir lebhaft vorstellen, wie manche der jungen Leserinnen gar zu gern wüßte, ob z. B. Fräulein Dolores wirklich Frau Kurzspleiß geworden ist.

Nun, da ich damals das zarte Verhältniß indiscreter Weise an die Oeffentlichkeit gebracht habe, darf ich schon nicht auf halbem Wege stehen bleiben und will über die weitere Entwickelung Rechenschaft ablegen, so weit ich selbst davon unterrichtet bin.

Also meine Damen, Kurzspleiß ist wirklich verheirathet; ich habe ihn selbst gesehen im Kreise seiner Frau und vier allerliebster Kinder, und ein Blick genügte, um die Ueberzeugung zu erlangen, daß in dieser Familie das schönste häusliche Glück wohne.

Seit jener Reise der Fregatte ist schon eine lange Zeit verflossen, wohl über zehn Jahre. Währenddem hatte ich wenig von dem früheren ersten Officier gehört oder gesehen, wie das bei unserm wechselvollen Seemannsleben sehr erklärlich ist. Der eine befindet sich an diesem, der andere an jenem Punkt der Erde; wenn dieser kommt, geht jener und so werden Kameraden oft für ihr halbes Leben auseinander gerissen.

Vor kurzem besuchte ich nun den Hafen, in dem unser Freund gegenwärtig einen hohen Posten bekleidet. Auf der Promenade begegnete ich ihm, und er führte seine Frau. Schon wollte ich die letztere als eine alte Bekannte begrüßen, da stutzte ich plötzlich fast erschreckt. Statt der Erwarteten blickte ich in ein mir vollständig fremdes Gesicht. Es war nicht minder lieblich und anziehend, als das der ehemaligen Dolores, aber prachtvolles blondes Haar umrahmte den schöngeschnittenen Kopf und die großen blauen Augen kündeten die Deutsche.

Stumm mich verneigend ging ich vorüber. „Arme Dolores", dachte ich bei mir, „dein Traum war kurz, dein hasta mañana ist zur Ewigkeit geworden, dein letztes adios hat für immer gegolten — du bist vergessen, wie so viele deiner Schwestern."

Am Abend traf ich mit einem andern alten Freunde vom „Seestern" zusammen, mit Vogel. Auch ihn hatte ich lange aus dem Gesicht verloren und kannte ihn kaum wieder. Die zehn Jahre hatten ihn sehr verändert; aus dem ränkevollen, nur auf Schelmenstreiche sinnenden Cadetten einen ernsten Mann und tüchtigen Officier gemacht, dessen Brust ehrende Orden schmückten. Er war Adjutant bei Kurzspleiß und konnte mir daher den besten Aufschluß über dessen Unbeständigkeit geben.

Wie ungerecht war ich in meinen Gedanken gewesen!

Als Kurzspleiß nach Rückkehr der Fregatte zum Capitän avancirte, wurde er bald darauf wieder mit einem andern Schiffe fortgeschickt und Vogel zu ihm an Bord commandirt. Wie fast immer auf Reisen nach dem Süden wurde Teneriffa angelaufen, und des Capitäns erster Gang war zum Gouverneur. Wie elastisch schritt er dahin, wie heiter strahlten seine Augen, als er diejenige wieder sehn sollte, deren Bild er so lange treu im Herzen getragen, der er mit jeder eilenden Wolke Grüße gesandt und in deren Armen er jetzt das heißersehnte dauernde Glück zu finden hoffte. Armer Kurzspleiß! du theiltest das Schicksal so vieler Sterblichen, der poetische Traum deiner ersten Liebe sollte sich nicht erfüllen. Du hattest vergessen, daß es keine Deutsche sondern eine Spanierin war, der du dein volles treues Herz entgegen getragen.

Er kehrte sehr bald wieder an Bord zurück und befahl die Anker zu lichten. Sein Gesicht war bleich, auf seinen Zügen lagerte ein tiefer Schmerz; Dolores gehörte seit zwei Jahren einem Andern.

Der Schlag war hart, er brach fast sein Herz und lange Zeit verging, ehe die Wunde vernarbte. Dann lernte er seine jetzige Frau kennen. Der milde Glanz ihrer Augen drang in seine verfinsterte Seele und ließ einen neuen Hoffnungsstrahl in ihr aufleuchten, das Bild der Südländerin verblich, ein stilles Glück zog ein in sein getäuschtes Herz und die traurige Vergangenheit schwand vor der beseligenden Gegenwart. Er hatte gefunden, was er so lange Jahre gesucht.

„Was ist aus dem Bootsmann geworden?" fragte ich Vogel weiter.

Ueber sein ernstes Gesicht flog ein Zug von Heiterkeit.

„O! dem geht es ganz gut", erwiderte er lächelnd, „er fährt aber nicht mehr zur See, sondern hat sich pensioniren lassen. So lange Kurzspleiß unverheirathet war, verließ er ihn nicht und folgte ihm wie sein Schatten von Schiff zu Schiff. Da es weder Bälle an Bord gab, noch Kurzspleiß je wieder tanzte, war er stets sehr guter Laune und fluchte mehr als je in Hochdeutsch. Ich glaube, als er damals seinen Capitän so bald vom Gouverneur in Teneriffa zurückkommen und so schnell wieder in See gehen sah, hat er die wahre Ursache geahnt, denn ich habe ihn nie so vergnügt gesehen, wie an jenem Tage.

„Als Kurzspleiß sich aber später dennoch verlobte, kündigte er ihm die Freundschaft und als nun gar bald darauf die Heirath folgte, sagte er sich zumtal von ihm los. Da ihm außerdem die Dampfschiffe ein Gräuel waren, weil trotz allen Waschens ihr Decke beständig schwarz sind, so nahm er seinen Abschied und lebt jetzt ganz allein in einem Häuschen, das jedoch nie ein weibliches Wesen betreten darf. Er hält sich einen in Schiffsjungenkleidung gesteckten Burschen, der ihn bedient und sein Haus besorgt.

„Da er sich einbildet, Kurzspleiß gründlich zu hassen, so hat er eine besondere Art erfunden, um sich für die vermeintlich von ihn erlittene Unbill empfindlich zu rächen.

„Sein Bursche muß ihn nämlich jeden Morgen um 4 Uhr wecken, und es entspinnt sich dann zwischen beiden regelmäßig folgendes interessante Gespräch:

„Bootsmann!"

Ein grunzendes Hm! ist die Antwort.

„Bootsmann!"

„Na, was willst Du?"

„Es ist acht Glas, Sie sollen zum ersten Officier kommen."

„Sag dem ersten Officier, er könnte sich zum Teufel scheeren, aber ich käme nicht."

„Der Bursche geht pflichtschuldigst ab, der Bootsmann aber dreht sich auf die andre Seite, freut sich königlich, daß er nach zwanzigjährigem Aufstehn um 4 Uhr morgens den ersten Officier jetzt so gehörig abtrumpfen kann, und schläft noch die ganze Morgenwache durch. Das ist seine Rache.

„Am Tage geht er am Hafen spazieren, kritisirt die Schiffe und ärgert sich, daß alle Stengen krumm gestagt sind, alle Raaen schief und alle Taue in der Takelage liederlich lose hängen. Er ist der Meinung, daß die ganze Seemannschaft vor die Hunde gehe, das komme aber blos von den verdammten Dampfschiffen.

„In den Abendstunden sitzt er in seinem kleinen, ganz wie eine Cajüte eingerichteten Stübchen und schnitzt Schiffchen und Boote. Die muß sein Bursche

heimlich den Kindern seines ehemaligen Capitäns zustecken, die bereits eine ganze Sammlung solchen Spielzeugs besitzen. Was können die Kleinen dafür, daß ihr Vater sich verheirathet hat!"



„Und wie geht es dem alten Schramm?"

„Er ist vor kurzer Zeit gestorben, hat sich aber richtig einen Freitag dazu ausgesucht. Kattblock, der es bis zum Bootsmann gebracht, war an seinem Sterbebette. Als er seinen Tod herannahen fühlte, sagte er zu dem alten Freunde: „Es ist heute Freitag, Kattblock, und ich werde sterben. In vergangener Nacht habe ich den Klabautermann gesehen und er hat mir gewinkt. Auch sind es heute gerade vierzig Jahr, daß ich mit meiner Trine verheirathet bin. Es war ein Unglückstag. Ich habe Dir immer einmal die Geschichte erzählen wollen, bin aber nie dazu gekommen. Nun vielleicht erzähle ich sie Dir später einmal." — Das sind seine letzten Worte gewesen."

Wir waren inzwischen bis an den Hügel gekommen, der den Hafen beherrscht. Wir schauten von seinem Gipfel hinab auf das Bassin und die dort ankernden Schiffe. Unser Auge suchte unwillkührlich den „Seestern", an den sich für uns beide so viele Erinnerungen knüpften, der uns drei Jahre lang über den Erdkreis getragen, auf dem wir so manche frohe, aber auch so viele trübe Stunden verlebt hatten.

Dort lag er, aber welcher Unterschied auch bei ihm zwischen damals und jetzt! Wie schlank und symmetrisch ragte sein Takelwerk in die Lüfte empor,

wie sauber und glänzend schaute er aus, wie stolz waren wir auf ihn, wenn wir in einen fremden Hafen einliefen und Schiffe anderer Nationen mit ihm verglichen — und welch trauriges Bild bot er heute!

Abgetakelt, mit kahlen Untermasten, grau gestrichen und überdacht, ohne lustig flatternde Flagge und Wimpel glich er fast einem Wrack.

Es war seine letzte Reise, die er damals machte; seitdem haben sich nie wieder seine weißen Segel gebläht, er sich nie wieder auf den Wogen des Oceans gewiegt.

Eine neue Aera ist angebrochen, der Dampf hat sich auch auf dem Wasser eingebürgert und dort seine Revolutionen vollführt, wie auf dem Lande. Als letzter Repräsentant einer vergangenen Zeit liegt die Fregatte inmitten und doch einsam zwischen den Erzeugnissen der modernen Schiffbaukunst, zwischen Schrauben- und Panzerschiffen mit rauchenden Schloten und Eisenwänden.

Mit dem Segelschiffe ist ein gut Theil Poesie des Seelebens für immer geschwunden!

Anhang.

Vorschriften

über Anmeldung und Eintritt

der

Cadetten und Schiffsjungen

für die deutsche Flotte.

Nachstehende Bestimmungen, über welche vielfach Unkenntniß und Unklarheit herrschen werden geeignet sein, zwecklose Schritte zu ersparen und die richtigen Wege zu zeigen. Namentlich werden sie den Unterschied zwischen Cadetten und Schiffsjungen und die ganz verschiedene Art der Carrieren beider Categorien verdeutlichen, die sehr oft miteinander verwechselt werden.

I.

Vorschriften über Anmeldung und Eintritt der Cadetten.

§. 1.

Um in der Reichskriegsmarine im Frieden mit Aussicht auf Beförderung fortzudienen, erfolgt die Einstellung entweder als Cadett, oder im Falle des Uebertritts aus der Handelsmarine, als Matrose.

§. 2.

Anmeldung zum Cadetten.

Die Anmeldung zum Eintritt als Cadett geschieht bei der Kaiserlichen Admiralität in Berlin im Anfang August jedes Jahres unter Einreichung folgender Papiere=

1) ein Nationale nach Schema A. der Anlage;
2) das von dem Angemeldeten unter Aufsicht angefertigte und dahin bescheinigte curriculum vitae (Schema B.);
3) eine Uebersicht des genossenen Unterrichts nebst den zugehörigen Schulzeugnissen (Schema B.);
4) ein von dem Lehrercollegium eines preußischen Gymnasiums oder einer preußischen Realschule erster Ordnung*) ausgestelltes Zeugniß der Reife für Ober-Secunda der betreffenden Anstalt, einschließlich eines Nachweises über die gymnastische Ausbildung, sofern der Angemeldete im Besitz eines solchen Zeugnisses ist (cf. §. 4);
5) das Attest eines preußischen Marine- oder Militairoberarztes über eine dem Eintrittsalter entsprechende Kräftigkeit des Körpers, so wie daß der Eintretende frei von Gebrechen, namentlich der Seh-, Hör- und Sprachorgane und frei vom Schwindel ist.

§. 3.

Eintrittsprüfung.

Für die Einstellung als Cadett muß die wissenschaftliche Qualification zum Seecadetten durch die Ablegung der Eintrittsprüfung dargethan sein.

Die Eintrittsprüfung wird Anfangs des Monats April jedes Jahres bei der Marineschule abgehalten.

Die Ablegung der Eintrittsprüfung kann nur vor dem zurückgelegten 17. Lebensjahre stattfinden.

Die Einberufung zur Eintrittsprüfung erfolgt durch die Admiralität, welche die im §. 2 bezeichneten Papiere, mit Rücksicht auf den von ihr anberaumten und bekannt gemachten Prüfungstermin, möglichst zeitig an die Marine-Schule übersendet.

Die Eintrittsprüfung, wie die Prüfung zum Seecadetten (§. 7.) und zum See-

---

*) Es genügen auch die betreffenden Zeugnisse von außerpreußischen Gymnasien und Realschulen I. Ordnung, wenn dieselben den preußischen gesetzlich gleichgestellt sind.

officier wird nach den hierüber von der Admiralität zu erlassenden besonderen Vorschriften abgehalten.

Die resp. Examinationscommissionen entscheiden, ob der Examinand für bestanden oder nicht bestanden zu erachten ist, und im letzteren Falle über die etwaige Verweisung auf ein zweites und letztes Examen.

Ueber den Ausfall der Prüfungen erhält die Admiralität als Benachrichtigung einen Auszug aus der Prüfungsverhandlung, worin event. bemerkt ist, ob ein zweites und letztes Examen abzulegen ist.

Auf Grund dieser Prüfungsverhandlung veranlaßt die Admiralität den Eintritt, resp. nach den Dienstzeugnissen die Extrahirung der Reifezeugnisse.

§. 4.

Anforderungen in der Eintrittsprüfung.

In der Eintrittsprüfung werden folgende Schulkenntnisse und Fertigkeiten gefordert:

A. Wenn der Angemeldete im Besitze des im §. 2. 4. erwähnten Zeugnisses ist.

I. Mathematik.

1) Arithmetik.

a) die Gesetze der Addition, Subtraction, Multiplication, Division, Potenzirung und Radizirung;
b) die Elemente der Zahlentheorie, die Decimalbrüche und Kettenbrüche;
c) die Lehre von den Verhältnissen und Proportionen;
d) die Lehre von den Bestimmungsgleichungen;
e) die Rechnungen mit benannten Zahlen;
f) Progressionen und Logarithmen, Exponentialgleichungen und Zinseszinsrechnung.

2) Geometrie.

Die gesammte Elementargeometrie, geometrische Constructionsaufgaben und Anwendung der Algebra auf die Geometrie.

3) Trigonometrie.

a) die Erklärung der Functionen;
b) Entwickelung und Anwendung der trigonometrischen Formeln;
c) Berechnung gradliniger Figuren und der Kreisabschnitte.

4) Stereometrie.

a) die Beziehungen gerader Linien und Ebenen im Raum;
b) die Lehre von den geometrischen Körpern; Berechnung ihres Inhalts und ihrer Oberfläche.

5) Sphärische Trigonometrie.

Berechnung sphärischer Dreiecke.

II. Physik.

1) Allgemeine Eigenschaften der Körper;
2) Dynamik und Statik fester, tropfbar- und elastisch-flüssiger Körper;
3) Grundbegriffe der Wellenlehre;
4) " der Akustik;
5) " der Optik;
6) " der Wärmelehre;
7) " der Electricität, incl. Magnetismus, Electromagnetismus und Induction.

III. Geographie.

Allgemeine Uebersicht über die physische und politische Geographie sämmtlicher Erdtheile.

IV. Französische und englische Sprache.

Lesen und Uebersetzen leichterer Stücke in's Deutsche und umgekehrt.

V. Zeichnen.

Vorlegen einer Freihandzeichnung.

B. Wenn der Angemeldete das im §. 2. 4. erwähnte Zeugniß nicht besitzt, außer dem unter A. Bezeichneten:

I. Geschichte.

Kenntniß der merkwürdigeren Begebenheiten der welthistorischen Völker, ihres Zusammenhanges, ihrer Veranlassungen und nächsten Folgen und der ausgezeichnetsten Personen bis zu den neuesten Zeiten.

Specielleres Wissen der Geschichte Deutschlands und Preußens; bei letzterem mit besonderer Rücksicht auf äußeren Anwachs, innere Entwickelung und die Hauptereignisse der wichtigsten Kriege seit der Mitte des 18. Jahrhunderts.

II. Deutsche Sprache.

Anfertigung eines Aufsatzes über ein leichteres Thema ohne orthographische und grammatische Fehler. Einige Gewandtheit im mündlichen Vortrag.

III. Lateinische Sprache.

Das geläufige Verstehen der lateinischen Prosaiker, welche nach dem Lectionsplan in Unter-Secunda eines preußischen Gymnasiums oder einer preußischen Realschule erster Ordnung gelesen werden. Uebung im schriftlichen Uebertragen aus dem Lateinischen in das Deutsche.

§. 5.

Ausbildung des Cadetten zum Seecadetten. — Entlassung der unbrauchbaren Cadetten.

Die nach bestandener Eintrittsprüfung von der Admiralität eingestellten Cadetten erhalten bis zur Einschiffung an Bord des Cadettenschiffes (Mitte des Monats Mai jedes Jahres), nach Maßgabe der Instruction für die Ausbildung der Matrosen am Lande, ihre erste Vorbildung.

Das Cadettenschiff kreuzt während des Sommers in der Ost- und Nordsee, begibt sich gegen Ende des Sommers nach südlicheren Gegenden, wo es den Winter über verbleibt, und kehrt Anfangs des Monats Mai des nächsten Jahres nach der Station zurück.

Die Cadetten erhalten hier die seemännische Erziehung, die dienstliche Ausbildung und den Unterricht in den Berufswissenschaften für die Beförderung zum Seecadetten.

Der Unterricht wird durch geeignete Lehrer aus dem Seeofficiercorps ertheilt und zwar in der Navigation, verbunden mit Mathematik und astronomischer Geographie, Seemannschaft, Artillerie, so wie in der englischen und französischen Sprache.

Ueber diejenigen Cadetten, bei denen es sich während der Sommerreise herausstellt, daß sie sich nicht zum Seedienste eignen und die genügende Anlage zum Seeofficier nicht besitzen, hat der Schiffscommandant, nach Anhörung der Officiere des Schiffes, einen motivirten Bericht so zeitig an die Admiralität zu erstatten, daß letztere noch vor dem Abgehen des Cadettenschiffes nach dem Süden die eventuelle Wiederentlassung anordnen kann. Diese Entlassung hat keinerlei Einfluß auf die spätere Militärdienstpflichtigkeit, und die als Cadett an Bord des Cadettenschiffes zugebrachte Zeit kommt als Dienstzeit nicht in Anrechnung.

§. 6.

Anforderungen in der Prüfung zum Seecadetten.

Die Seecadettenprüfung umfaßt:

I. Navigation.

1) Grundzüge der astronomischen Geographie;
2) Eintheilung und Gebrauch der Logleine und des Logglases nebst der Kenntniß, die Fahrt des Schiffes aus der Zeit zu bestimmen, während welcher es eine gewisse Distanz durchläuft;
3) Die Distanz- und Cursberechnung, das Koppeln der Curse mit Rücksicht auf die Strömungen;
4) Die Berechnung der Breite durch die Meridianhöhe von Sonne, Mond, Sternen und Planeten;
5) Verwandlung der wahren Zeit in mittlere und Sternzeit und umgekehrt;
6) Kenntniß, Construction und Gebrauch der Seekarten, das Besteck darin abzusetzen nach Curs und Distanz, nach Länge und Breite, sowie nach Peilungen und Winkelmessungen. Den Ort des Schiffes aus einer Karte in die andere richtig zu übertragen;
7) Kenntniß der Sterne erster Größe und der Distanzsterne;
8) Kenntniß und einige Fertigkeit im Gebrauch des Octanten und Sextanten nebst Auffindung des Indexfehlers derselben; ferner Kenntniß der Einrichtung des künstlichen Horizonts, Barometers, Thermometers, Sympiesometers, des Chronometers und der verschiedenen Compasse;
9) Kenntniß der Einrichtung und des Gebrauchs von Bremikers nautischem Jahrbuche;
10) Kenntniß der Berichtigung der Höhenwinkel für Kimmtiefe, Refraction, Parallaxe und Halbmesser;
11) Aufstellung der Steuer- und Peilcompasse, Untersuchung der Deviation derselben am Lande;
12) Kenntniß der Meeres- und Luftströmungen.

II. Seemannschaft.

1) Benennung der verschiedenen Theile eines Schiffes, insofern sie nicht unter die Rubrik „Schiffbau" fallen;
2) Benennung der verschiedenen Theile der Bemastung und Takelage, deren Beschaffenheit, Anwendung und Nutzen;
3) Los- und Festmachen, Setzen und Bergen der Segel;
4) Kenntniß der Wirkung des Windes auf die Segel und dieser auf das Schiff, je nach ihrer Stellung;
5) Kenntniß der Wirkung des Ruders;
6) Kenntniß der einfacheren Manöver unter gewöhnlichen Umständen, nebst Commandoworten;
7) Kenntniß der Nationalflaggen der bedeutendsten Seestaaten, der preußischen Signalflagen, Stander und Wimpel;
8) Kenntniß des täglichen Bootsdienstes (schwere Arbeiten ausgenommen); Honneurs und Commandoworte.

III. Artillerie.

Vorbemerkung. Wo es nicht ausdrücklich anders bestimmt ist, ist nur von dem Material der Reichsmarine die Rede.

1) Vom Pulver.
   a) Bestandtheile;
   b) von der Entzündung, Verbrennung und Kraftäußerung des Pulvers;

c) Eigenschaften und Kennzeichen des guten Pulvers;
d) Untersuchen und Probiren des Pulvers;
e) Kennzeichen und Behandlung des schadhaften und verdorbenen Pulvers;
f) Aufbewahrung des Pulvers und der fertigen Munition in Magazinen an Bord und am Lande;
g) Vorsichtsmaßregeln bei Pulverarbeiten;
h) Transport des Pulvers zu Wasser und zu Lande.

2) Eintheilung und Benennung der Geschosse und Ladungen;
3) Eintheilung und Benennung der Geschützröhre, Laffetten, des Geschützzubehörs und der Handwaffen;
4) Kenntniß der Commandos des Exercirreglements zur Bedienung der Geschütze;
5) Vom Rücklauf und dem Bucken;
6) Eintheilung und Benennung der Schüsse.

Der Commandant des Cadettenschiffes überwacht den Unterricht und überzeugt sich durch mündliche und schriftliche Prüfungen von den Fortschritten und Leistungen der Cadetten.

§. 7.

Prüfung zum Seecadetten.

Die Ausbildung der Cadetten an Bord des Cadettenschiffes dauert ein Jahr.

Am Schlusse dieses Lehrcursus wird die Berufsprüfung zum Seecadetten (§. 6) an Bord des Cadettenschiffes abgelegt.

Der Commandant ist Präses der Commission.

Cadetten, welche die Prüfung nicht bestanden, können, sofern nicht Mangel an Fleiß, ungenügende Anlagen und tadelnswerthe Führung dagegen sprechen, nach der Entscheidung der Examinationscommission (§. 3) noch ein zweites Jahr an Bord des Cadettenschiffes verbleiben. Eine weitere Vergünstigung ist nicht gestattet; es wird vielmehr alsdann bei dem Obercommando der Marine die Entlassung der Betreffenden beantragt, ohne daß die event. Entlassung einen Einfluß auf die spätere Militärdienstpflichtigkeit hat (§. 5).

§. 8.

Ertheilung des Zeugnisses der Reife resp. Beförderung zum Seecadetten.

Diejenigen Cadetten, welche die Seecadettenprüfung (§. 7) bestanden und ein gutes Dienstzeugniß, von dem Commandanten und den Officieren des Cadettenschiffes ausgestellt und lautend:

> über die körperlichen, Charakter- und Geisteseigenschaften, über die Führung und Dienstapplication, sowie über den Grad der erworbenen Dienstkenntnisse,

erhalten haben, werden zur Ertheilung der Atteste der Reife zum Seecadetten Allerhöchsten Orts in Vorschlag gebracht und wird dabei die Feststellung der Anciennetät nach dem Ausfall der Prüfungen (§§. 3 und 7) und nach Maßgabe des vorstehenden Dienstzeugnisses, gleichzeitig nachgesucht.

Auf Grund der ertheilten Reifezeugnisse können die Cadetten sofort zum Seecadetten in Vorschlag gebracht werden. Sind keine etatsmäßigen Stellen vacant, so erfolgt der Vorschlag zum überzähligen Seecadetten mit dem Gehalt der früheren Charge.

Die Patentirung erfolgt nach dem Tage der Ernennung und der festgestellten Anciennetät.

Die für die bestandenen Cadetten in Anrechnung kommende Dienstzeit beginnt von dem vollendeten siebenzehnten Lebensjahre ab; die Fahrzeit wird von der ersten Einschiffung an gerechnet.

§. 9.

Praktische Ausbildung der Seecadetten. — Besuch der Marineschule. — Prüfung zum Seeofficier.

Die im Besitz des Zeugnisses der Reife befindlichen Cadetten, mögen sie zu Seecadetten befördert sein oder nicht, werden möglichst unmittelbar darauf zu ihrer weitern allseitigen praktischen Ausbildung, welche den Schiffscommandanten zur speciellen Pflicht gemacht wird, an Bord in Dienst gestellter Schiffe eingeschifft; event. verbleiben sie an Bord des Cadettenschiffes.

Nach zurückgelegter dreijähriger Seefahrtzeit als Cadett und Seecadett werden die Aspiranten zum Besuch der Marineschule zugelassen, sofern sie sich ein, über die im §. 8. gedachten Beziehungen eingehend aussprechendes, von dem Commandanten und den Officieren des Schiffes pflichtmäßig ausgestelltes gutes Dienstzeugniß erworben haben.

Auf der Marineschule findet zur wissenschaftlichen Ausbildung für die Ablegung der Prüfung zum Seeofficier ein einjähriger Lehrcursus statt.

Die zum Unterlieutenant zur See und zum Lieutenant zur See bisher getrennt abgelegten beiden Prüfungen werden in eine vereinigt, und diese eine Prüfung wird fortan am Ende des auf ein Jahr fortlaufend festgestellten Lehrcursus vor der dazu ernannten Commission abgelegt.

Nur die Schüler, welche sich ein gutes Zeugniß über Fleiß und Führung erworben haben, werden am Schluß des Cursus zum Seeofficierexamen zugelassen.

Die Ausschließung von der Prüfung ist in dem Conferenzprotokoll motivirt auszusprechen.

Schema A.

Nationale

von dem

zur Einstellung als Cadett Angemeldeten N. N.

Vor- und Zunamen	Geburts-			Vaterland.		Religion, wann confirmirt.	Wer der Vater ist und ob derselbe noch lebt.	Wo er seine frühere Bildung erhalten, auf welchen öffentlichen Schulen er gewesen und in welchen Klassen er zuletzt gesessen, welche Militärlehranstalten er besucht hat.	Bemerkungen.
	Tag.	Monat.	Jahr.	Geburtsort.	Provinz.				

Schema B.

1. Das Curriculum vitae

soll enthalten:

Geburtsort und Datum des Angemeldeten.
Stand des Vaters } Ob die Eltern noch leben, ob etwa Wiederverheirathungen
Geschlechtsname der Mutter } stattgefunden haben; jetziger Aufenthaltsort der Eltern.
Confession der Eltern.
In welcher Confession der Angemeldete getauft, und in welcher und wo er confirmirt worden.

Darstellung des Bildungsganges, chronologisch geordnet, Krankheiten und öfterer Aufenthaltswechsel und alles, was sonst hemmend auf den Unterricht eingewirkt hat, z. B. öfterer Wechsel von Hauslehrern rc., sind zu erwähnen.

Es ist anzugeben, wie weit der Angemeldete in den im §. 4 erwähnten Disciplinen geführt worden ist.

Ferner, welche englischen und französischen Autoren in den Schulen gelesen worden und welche deutschen classischen Werke der Angemeldete gelesen hat.

Erlebte Ereignisse, die von Einfluß auf den Lebens- und Bildungsgang gewesen, sind anzugeben.

Alles in fließender, gedrängter Schreibart zu erzählen.

2. Unterrichts-Nachweisung.

des Angemeldeten N. N. (auf der letzten Seite des Lebenslaufes geschrieben).

Angabe der Art des genossenen Unterrichts.	Benennung des Ortes, wo der Unterricht stattfand und der durchlaufenen Klassen.	Zeitdauer des Unterrichts und des Verweilens in jeder einzelnen Klasse.	Jahr.	Monat.
Privatunterricht im elterlichen Hause.	z. B. Breslau.	Bis zum 10. Jahre.	4	
Aufenthalt in Pensionen.	z. B. beim Prediger N. N. in N.	Von Ostern 1849 bis Michaelis 1850	1	6
In Stadt- und höheren Bürgerschulen, so wie Realschulen zweiter Ordnung.	z. B. in der höheren Bürgerschule zu R.	Von Michaelis 1850 bis Michaelis 1852		
	in Sexta	....		6
	in Quinta	....	1	
	in Quarta	....		6
In Ritterakademieen, in Gymnasien, in Pädagogien oder in Realschulen erster Ordnung.	z. B. auf der Realschule erster Ordnung in Potsdam.	Von Michaelis 1852 bis Michaelis 1856		
	in Quarta	....	1	
	in Tertia	....	1	6
	in Unter-Secunda	....	1	
	in Ober-Secunda	....		6
In Cadettenanstalten.	z. B. im Cadettenhause zu Culm	Von Michaelis 1852 bis Michaelis 1854		
	in Quarta	....	1	
	in Tertia	....	1	
Privatunterricht als Vorbereitung zum Examen.	z. B. in Berlin beim Dr. N. N. und zwar	Von Michaelis 1854 bis Michaelis 1855		
	b. N. N. im Deutschen und Englischen	....		6
	b. N. N. in Mathem. u. Zeichnen	....		3
	b. N. N. im Französischen rc.	....		3

3. An Zeugnissen sind beizufügen:

a) Zeugnisse der öffentlichen Schulen, namentlich stets die Abgangszeugnisse von Militärschulen und von der zuletzt besuchten Schule, worin sich angegeben findet, in welcher Klasse und wie lange der Betreffende in derselben beim Abgange gesessen hat.

b) Zeugnisse über den in letzter Zeit erhaltenen Privatunterricht.

II.

Vorschriften über Anmeldung und Eintritt der Schiffsjungen.

§. 1.

Freiwillige der Schiffsjungencompagnien. — Im Allgemeinen.

Die Schiffsjungencompagnien haben die Bestimmung, Matrosen und Unteroffiziere für die Marine auszubilden.

§. 2.

Militärdienstzeit der in die Schiffsjungencompagnien eingetretenen Individuen.

Diejenigen, welche in den Schiffsjungencompagnien auf Staatskosten ausgebildet werden, müssen sich verpflichten, nach Ablauf von drei Jahren — welche Zeit auf ihre Ausbildung, bis sie in die Rangstufe der Matrosen 3. resp. 4. Klasse einzutreten fähig sind, verwandt worden ist — für jedes dieser Jahre außer der Erfüllung der allgemeinen gesetzlichen dreijährigen Dienstpflicht noch anderweitige zwei Jahre der Kaiserlichen Marine zu dienen. — Wer daher drei volle Jahre in den Schiffsjungencompagnien bleibt, hat im Ganzen zwölf Jahre zu dienen.

§. 3.

Anmeldung behufs freiwilligen Eintritts in die Schiffsjungencompagnien.

Wer die Aufnahme in die Schiffsjungencompagnien wünscht, hat sich persönlich bei dem Landwehrbataillonscommando seiner Heimat oder wer in der Nähe der Marinestation wohnt, bei dem Commando der Station zu melden und sich einer Prüfung zu unterwerfen, zu welcher er folgende Papiere mitzubringen hat:

a. Taufschein, Confirmationsschein,

b. Impfschein,

c. Einwilligung des Vaters oder Vormundes, worin ausgesprochen sein muß, daß sie mit den Aufnahmebedingungen bekannt, ihrem Sohne oder Mündel erlauben, sich zur Aufnahme in die Schiffsjungencompagnien einschreiben zu lassen.

§. 4.

Annahmebedingungen.

1) Der Einzustellende muß 14 Jahr alt sein, darf jedoch das 16. Lebensjahr nicht überschritten haben.

2) Er muß gesund, im Verhältniß zu seinem Alter kräftig gebaut (starke Knochen, kräftige Musculatur) und frei von Fehlern (Anlage zu Unterleibsbrüchen) sein, ein scharfes Auge, gutes Gehör und fehlerfreie (nicht stotternde) Sprache haben.

Hierüber hat sich der Landwehrbataillonscommandeur mit dem untersuchenden Arzte in einem Atteste auszusprechen.

3) Er muß sich gut geführt haben.
4) Er muß confirmirt sein.
5) Er muß lesen, schreiben und die vier Species rechnen können.
6) Er muß sich bei seiner Ankunft am Ort der Einstellung zu einer 12jährigen Dienstzeit in der Marine verpflichten.
7) Er muß mit Schuhzeug und Wäsche so versehen sein, wie jeder in die Armee eintretende Rekrut. Ingleichen mit zwei Thalern, um sich nach seiner Ankunft bei der Compagnie das nöthige Putzzeug ꝛc. beschaffen zu können.
8) Jeder eingestellte Junge, welcher den an ihn zu machenden Anforderungen nicht genügt, kann ohne weiteres entlassen werden.
9) Für den Fall, daß der Schiffsjunge für den Matrosendienst oder Werftdienst nicht geeignet erscheint, hat er, wie jeder andere Militairpflichtige, seine Dienstzeit in dem Landheere zu erfüllen und wird demselben eine besondere Dienstverpflichtung für seine Ausbildung in der Marine nicht auferlegt.

§. 5.

Einberufung der Freiwilligen zu den Schiffsjungencompagnien.

1) Die Landwehrbataillons haben, sobald nach stattgehabter Prüfung der sich Meldende zur Aufnahme in die Schiffsjungencompagnien geeignet erscheint, ein National desselben nach dem für die Aufnahme in die Unterofficierschulen vorgeschriebenen Schema nebst den Attesten zum 1. des der Prüfung folgenden Monats an die Marinestation einzusenden.
2) Die Admiralität hat nach Maßgabe der eingegangenen und von der Marinestation demselben vorzulegenden Anmeldungen die Aufnahme zu verfügen.
3) Reclamationen oder Vorstellungen wegen etwaiger Nichteinberufung bleiben unberücksichtigt.
4) Diejenigen Individuen, welche in dem ersten Jahre ihrer Anmeldung wegen mangelnder Vakanz nicht angenommen werden, können in den nächsten Jahren bei wiederholt nachgewiesener Qualification wiederum in Vorschlag gebracht werden, soweit dies das festgesetzte Alter gestattet.
5) (Allg. Kriegsdepartement vom 14. November 1862): Die Landwehrbataillonscommandos haben mit den Eltern ꝛc. der zur Einstellung in die Schiffsjungencompagnien angemeldeten Freiwilligen Verhandlungen aufzunehmen, durch welche sich jene zur Erstattung der für den Marsch von der Heimat nach dem Ort der Einstellung ihren Söhnen zu zahlenden Gelder für den Fall verpflichten, daß dieselben beim Eintreffen daselbst den Eintritt in die Schiffsjungencompagnien verweigern.

Verhältniß und Aussicht des Schiffsjungen nach erfolgter Einstellung.

Die Schiffsjungen werden auf Staatskosten nach den darüber erlassenen Bestimmungen vollständig bekleidet und verpflegt.

Jeder Schiffsjunge erhält außerdem monatlich Einen Thaler Löhnung. Aus dieser Löhnung werden zunächst die Kosten der Unterhaltungs- und Reinigungsbedürfnisse, zu deren erster Anschaffung die neu eintretenden Jungen (nach §. 4 ad 7

der Nachrichten vom 2. Mai 1862) den Betrag von zwei Thalern mitzubringen haben, bestritten, sodann den Jungen ein Taschengeld von monatlich zehn Silbergroschen pro Kopf in die Hand gezahlt, der Rest aber bleibt bis zur Einstellung der Jungen als Matrosen deponirt.

Die neu eintretenden Schiffsjungen werden so bald als thunlich eingeschifft; zu ihrer Aufnahme und nächsten Ausbildung sind gegenwärtig drei Segelfahrzeuge, Seiner Majestät Briggs „Rover", „Musquito" und „Undine" bestimmt. An Bord dieser Fahrzeuge, welche für den Winter nach südlichen Gewässern entsendet werden, verbleiben die Jungen in der Regel die ersten beiden Jahre. Diejenigen Jungen, welche nach den ersten praktischen Versuchen für ungeeignet befunden werden, gelangen noch vor dem Abgange der Fahrzeuge nach dem Süden zur Ausschiffung und Entlassung.

Die Schiffsjungen werden an Bord der für sie bestimmten Fahrzeuge sowohl praktisch als theoretisch ausgebildet, und im Allgemeinen besonders darauf gehalten, daß der Sinn für Reinlichkeit, Pünktlichkeit, für Ordnungs- und Wahrheitsliebe wach gehalten und befestigt werde. Die praktische Ausbildung in allen, den Dienst eines Matrosen ausmachenden Uebungen und Fertigkeiten, wird mit Rücksicht auf die Kräfte der Jungen bemessen, sie lernen Segel und Geschütze bedienen, die Handwaffen gebrauchen, rudern, steuern u. s. w. Durch den an Bord ertheilten Schulunterricht sollen tüchtige Elementarkenntnisse erworben und weiter ausgebildet, nicht minder aber auch Gottesfurcht und Vaterlandsliebe gepflegt werden.

Die Behandlung der Schiffsjungen ist eine erziehende, auf ihr Alter und ihren zukünftigen Beruf berechnete, wobei Wohlwollen, Belehrung und Schonung mit nothwendiger Strenge Hand in Hand gehen.

Die nach Anleitung der desfallsigen speciellen Vorschrifte zu verhängen den Strafen sind zunächst auf das Ehrgefühl berechnet, und nur bei gröberen Excessen oder bei fruchtloser Anwendung der gelinderen Strafen erfolgt körperliche Züchtigung.

Schiffsjungen, welche sich eines gemeinen Verbrechens oder Vergehens schuldig machen, werden aus den Schiffsjungencompagnien ohne weiteres entfernt und der Civilgerichtsbehörde zur Untersuchung und Bestrafung überwiesen.

Ueberhaupt werden die Schiffsjungen in den ersten beiden Jahren nur als Zöglinge angesehen und behandelt. Erst nachdem sie zwei Jahre zur Zufriedenheit gedient und gelernt haben, erfolgt ihre Vereidigung und damit ihre Unterwerfung unter die Militairgesetze. Sie werden alsdann an Bord anderer Schiffe und Fahrzeuge, je nach Gelegenheit und Bedürfniß commandirt.

Die drei Jahre gedienten Schiffsjungen werden, wenn sie die genügende seemännische Ausbildung und eine gute Führung besitzen, zu Matrosen dritter Klasse befördert.

Die weitere Beförderung zu Matrosen zweiter und erster Klasse hängt ganz von der erworbenen seemännischen Tüchtigkeit und der Erfüllung der für jede Klasse vorgeschriebenen Anforderungen, sowie von den Etatsverhältnissen ab.

Aus den am besten ausgebildeten und zu Vorgesetzten geeigneten Matrosen werden, nach Vorschrift der Reglements, die Unterofficiere entnommen.

Von den Unterofficieren können sich die Vorzüglichsten zu Deckofficieren (Bootsleuten, Steuerleuten, Feuerwerkern) heranbilden.

Nach der Allerhöchsten Cabinetsordre vom 19. März 1863 wird bei den Schiffsjungen die versorgungsberechtigende Dienstzeit vom 17. Lebensjahre ab gerechnet, bei in Folge des Dienstes eingetretener Invalidität aber von dem Zeitpunkte der ersten Einschiffung ab.

Namen- und Sachregister.

Namen- und Sachregister.

Anmerkung. Die mit „" bezeichneten Wörter sind Namen von Schiffen.

A.

B.

C.

Druck von Hundertstund & Pries in Leipzig.